Année ▰ N° 396 — 50 centimes. — 13 Avril 1906 ▰ Tous les Vendred

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Un hippodrome modèle

par M. CHARRON

(Voir l'article page 320)

Le Meeting de Monaco

Le moteur du Caflit

(Voir l'article page 304)

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ▰ Fermes & Châteaux ▰ Femina

Abonnements :

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Garage Victor-Hugo

Siège social : 62, rue Saint-Didier

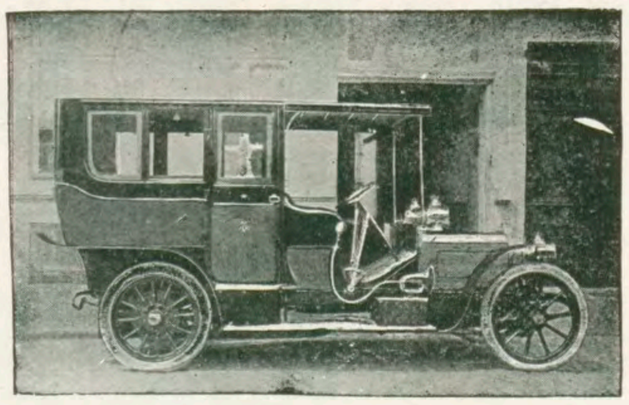
Succursale : 139, Avenue Victor-Hugo, PARIS

Téléphone 688-21

VOITURES DE TOUTES MARQUES ATELIERS DE RÉPARATIONS

Agence exclusive de la célèbre voiture

"PIPE"



Limousine de 28 HP, appartenant à S.A.R. Albert de Belgique.

MARQUE DE FABRIQUE — LE CLÉMENT — CLÉMENT & Cie PARIS

Clément

Aux Chauffeurs comme aux Cyclistes,

aucune marque n'offre une gamme de modèles comme la Marque Nationale

CLÉMENT

CATALOGUE FRANCO

Direction : 38, Avenue de la Grande-Armée, Paris

Usines au Pré-Saint-Gervais et à Tulle.

Employer une quantité moindre de VACUUM MOBILOILS que de toute autre marque pour obtenir le maximum de graissage, qui permet le maximum de rendement d'un moteur.

VACUUM OIL COMPANY

Société Anonyme Française

Usine à Rouen. 34, rue du Louvre, Paris.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

La Semaine Comique, par Henriot.

— Eh bien, c'est bon... quelle indemnité voulez-vous?... vingt francs?
— Ce n'est pas assez... la dernière fois que Monsieur m'a écrasé, il m'en avait donné quarante.

— Le meilleur moyen d'apprendre les langues vivantes à Ernest serait de l'emmener avec moi dans le Circuit Européen... il serait obligé de demander de l'essence dans tous les idiomes!

— Vous étudiez le Circuit Européen?
— Mieux que ça... j'étudie le tracé du Circuit Asiatique de l'an prochain... Paris, Moscou, Port-Arthur, Pékin, Téhéran, Odessa, Vienne, Paris.

Après l'automobile, la motocyclette de guerre.

MOTO NAPHTA

Pneu Cuir IMPERFORABLE — **SANS PEUR** — Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE — GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette, LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRRXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours de dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre ta restera ou redeviendra svelte. — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOI **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA — **Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.***

PIPES "BOB" Véritable Racine de Bruyère garantie, plus saines et plus douces que la Cigarette.
EN VENTE DANS TOUTES les MAISONS d'ARTICLES pour **FUMEURS**
Envoi Franco d'un Echantillon contre Mandat-poste de 1f75.
PIPES "BOB", 26, Boulᵈ VOLTAIRE, PARIS.

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant ***Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.*** — **Maison de confiance**

AVANCES immédiates **DE CAPITAUX**
sur TITRES — SUCCESSIONS — HYPOTHÈQUES
NU-PROPRIÉTÉS
et autres garanties sérieuses.
BANQUE CENTRALE
14e année. de PRETS
48, rue de Londres, Paris.
TÉLÉPH. 294.68.

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-Ier, PARIS
Adr. Télégr. Pneusam
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genè Londres, New-York, Vien Milan.

PARFUM **FLORAMYE** L.T. PIVER PARIS

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCÈLES. HYDROCÈLES. CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

MATOLIN

Nouvelle — ***Le "MATOLIN"***

PEINTURE à L'EAU

HYGIÉNIQUE ET LAVABLE

Tout le Monde peut l'employer

BON MARCHÉ INOUÏ

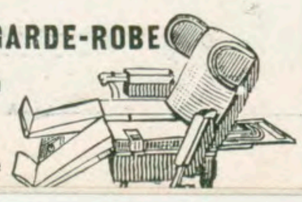
Le **"MATOLIN"** est fabriqué en 70 Teintes différentes, pour travaux intérieurs ou extérieurs et est plus artistique, plus décoratif et **Meilleur Marché** que les papiers peints.

Pour l'employer, y ajouter de l'eau et l'appliquer avec une brosse ordinaire.

Écrire, pour Échantillons Gratuits et Cartes de Nuances, à :

MATOLIN, 23, Cité Magenta, PARIS.

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES DEUX HAUTES RÉCOMPENSES



SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubèb Liquides astringents
QUÉRISON RADICAL
et rapide des maladi contagieuses; très ef cace dans les maladi de la vessie : cystite du c catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

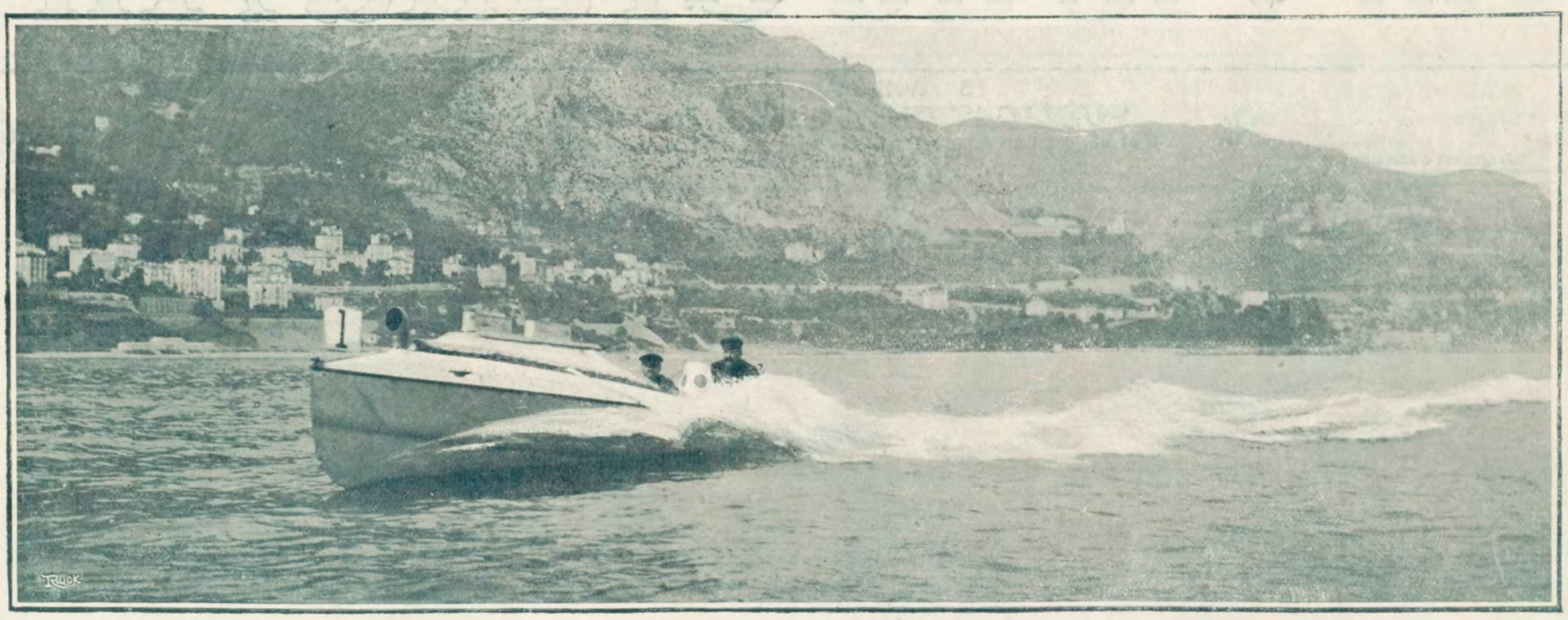
13 Avril 1906 — N° 396
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière).

UN DES GRANDS LAURÉATS DU CONCOURS HIPPIQUE. — LE LIEUTENANT DAGUILHON-PUJOL

L'artillerie a, cette année, particulièrement brillé au Concours hippique de Paris ; trois officiers de cette arme, principalement, se sont classés parmi les premiers des épreuves militaires : les capitaines Crousse et Maillard et le lieutenant Daguilhon-Pujol. Le lieutenant Daguilhon-Pujol avec Bulletin Rose, *cheval provenant des remontes de l'armée, a enlevé le premier prix du Prix des Régiments ; il a été également le vainqueur de nombreuses épreuves civiles.*



L'*Antoinette IV* en pleine course.

L'Antoinette IV, à M. Levavasseur, barré par Pitre, a gagné la série des racers de 8 m. couvrant les 50 kilom. du parcours en 1 h. 1 m. 22 s. (Moyenne : l'heure 43 kilom. 250).

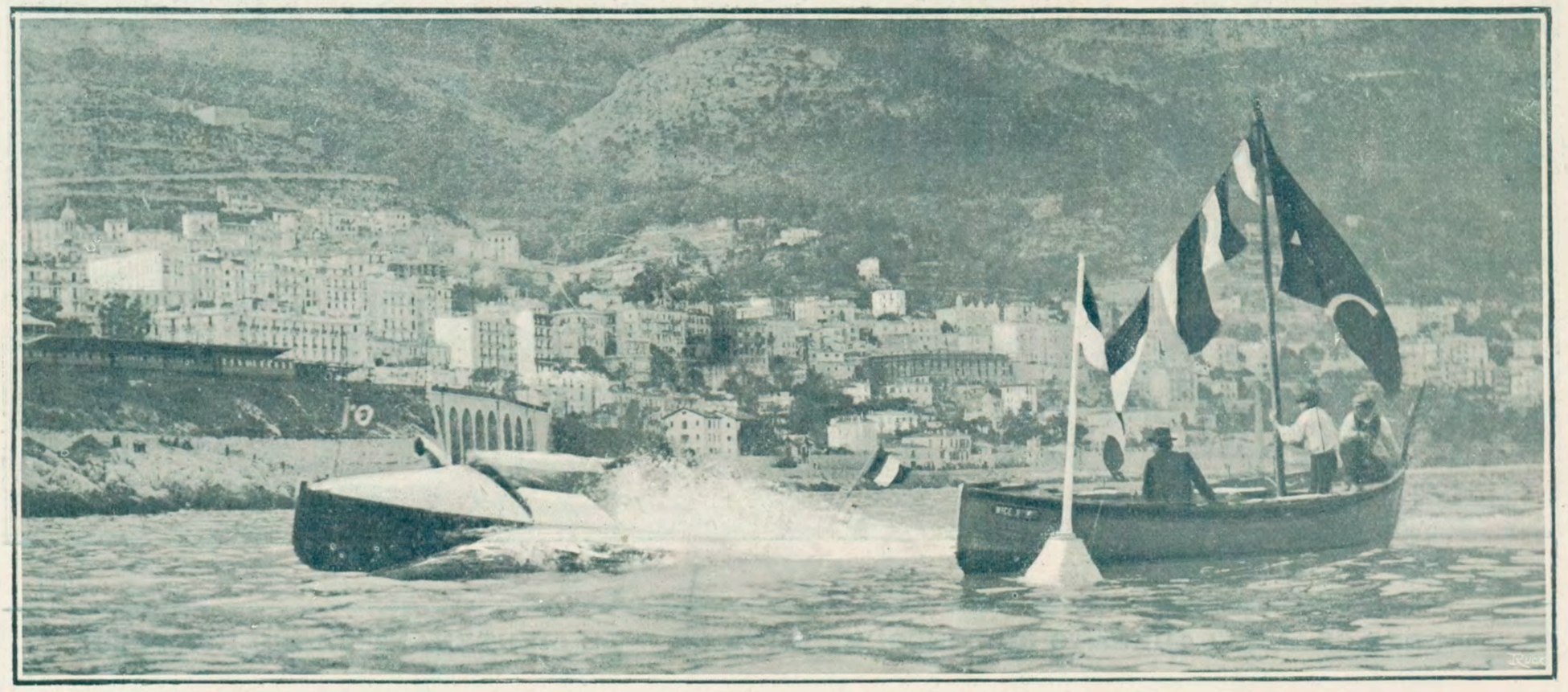
A MONACO

La partie purement sportive du meeting de Monaco a commencé dimanche dernier. Il semble bien qu'elle présentera un intérêt encore plus grand que les années précédentes et que toutes les vitesses atteintes jusqu'ici seront dépassées. Notre collaborateur Tampier et notre photographe Simons représentent au meeting "*La Vie au Grand Air*", qui publiera dans son prochain numéro un article très documenté accompagné des photographies les plus curieuses prises au cours des épreuves et dont on peut voir aujourd'hui déjà quelques spécimens.

La période des grandes manifestations sportives annuelles est ouverte : à l'heure ou paraîtront ces lignes, le Meeting de Monaco battra son plein. Pendant quatre jours, les canots avaient offert à l'admiration d'un public, déjà éclairé, la sveltesse de leurs formes extérieures et l'impressionnante puissance de leur ossature mécanique. Aujourd'hui, ils voguent à pleine allure dans la baie splendide. La beauté latente des choses, sur l'incomparable Côte d'Azur, ne subit nulle atteinte du glissement rapide des racers sur les flots moirés et l'effort d'une création humaine a pu ainsi se hisser à l'harmonie avec les splendeurs d'une nature incroyablement généreuse. Le tableau est digne du cadre. Mieux qu'en nulle autre occasion, la vitesse, sur les canots automobiles, manifeste son prestigieux pouvoir. L'inexprimable émotion qui nous étreint au passage d'un monstre de course sur la route est tout autre que celle causée par un canot automobile : le ronflement sonore du moteur, le bondissement des roues, les oscillations du châssis, le tourbillon de poussière qui poursuit la voiture, et plus que tout sans doute, la vision soudaine et sans durée d'une face tragique emportée dans un cyclone, sont autant de choses qui nous étreignent davantage qu'elles ne nous émeuvent. Combien la sensation que donne le racer en pleine action est de source pure !

Le canot, instrument harmonieux et rapide.

Nous pouvons tirer une légitime fierté de ce que ce nouveau sport soit né en France. Non seulement il est né, mais il s'y est développé, il y a acquis une prodigieuse extension. Cette vieille terre conserve le privilège des initiatives hardies et fécondes ; l'esprit audacieux des Gaulois, qui faisait l'étonnement d'un César, n'a pas dégénéré. Il a seulement varié son sujet, et les aventuriers de la pensée ne sauraient faire honte aux aventuriers de la guerre. La route est longue des progrès accomplis ; comment, dès lors, ne pas admirer que les constructeurs français l'aient



La Rapière II

Le racer de 8 m., à MM. J. Mors fils et Gérard, barré par Tellier, arrivé 2e de sa série en 1 h. 11 m. 55 s.

si vite parcourue et soient arrivés si rapidement à une telle maîtrise ?

On a souvent discuté sur les règlements actuels des courses de canots à moteur, et cette discussion s'explique par ce fait que les règlements ont, de par leurs tendances, une indéniable influence sur la construction. Or, à Monaco, on classe les racers à la longueur.

Cette dernière est, évidemment, un facteur important de la vitesse. Il n'empêche que la méthode est un peu simplette, et la preuve est faite à présent qu'elle a fait son temps. La conserver plus longtemps serait une coupable faiblesse.

Il faut quelque chose de plus pour stimuler nos fabricants de coques. Tout leur talent se borne à faire une coque de la largueur autorisée, la plus légère possible, et d'y installer un moteur le plus puissant possible. Si le canot gagne grâce au moteur, on copie la coque. Tout cela est excessivement dangereux.

Mendelssohn III.

A M. Mendelssohn, barré par Despujols, a gagné la série des cruisers de moins de 6 m. 50, couvrant les 50 kilom. en 2 h. 1. m. 30 s. 1/5.

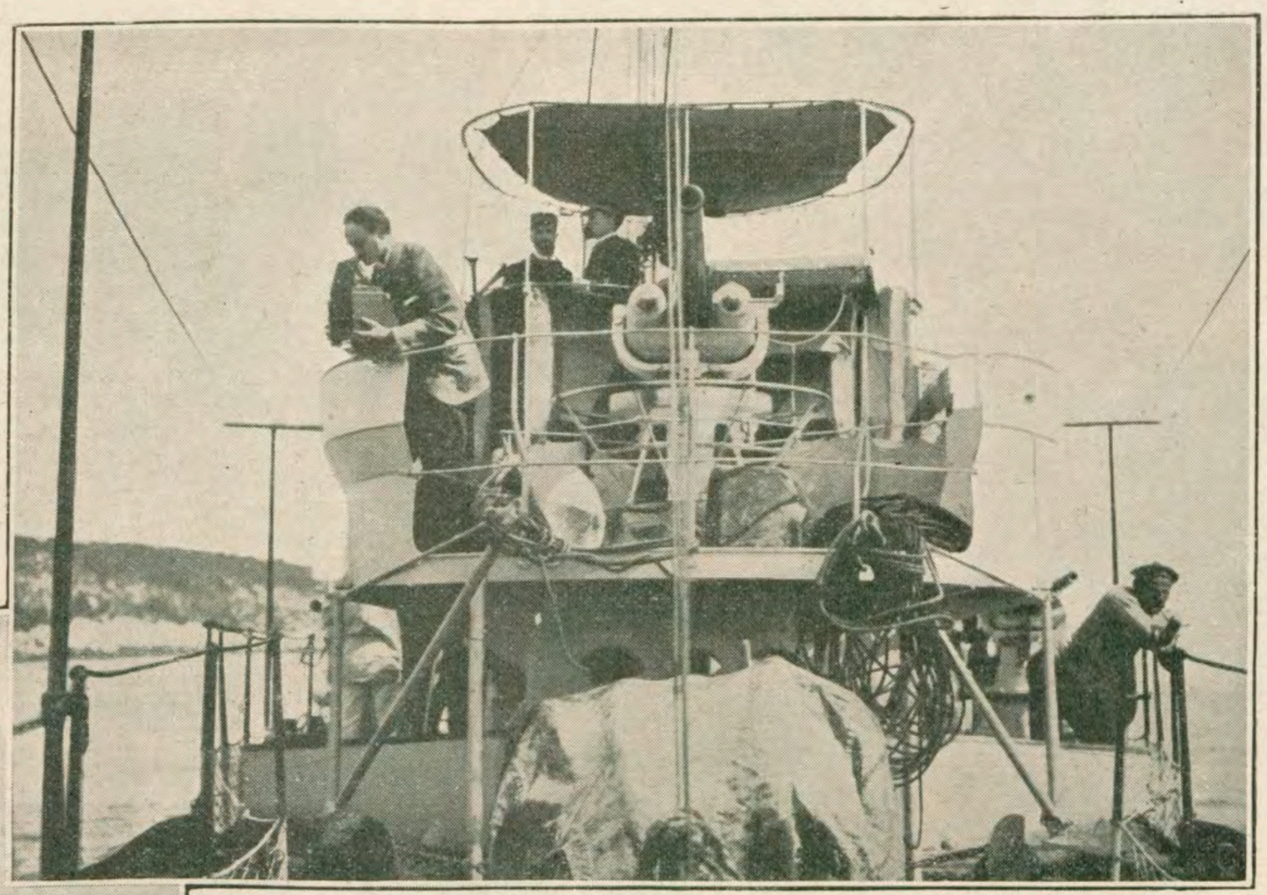
Nos constructeurs de canots — je parle ici en général, un ou deux d'entre eux sont remarquablement intelligents et sérieux — semblent opérer un peu à l'aveuglette et ne tiennent guère compte de ce que l'art naval a fait jusqu'ici. N'êtes-vous pas surpris de ce fait qu'ils en sont encore aux arrières plats, alors que la preuve est faite depuis 20 ans, en France comme en Angleterre, que ce n'est pas la forme la plus propice à la vitesse ? Mais où sont leurs bassins d'essais ? A quelles expériences sérieuses se sont-ils livrés ? Leurs conceptions sont purement empiriques.

Encore une fois, ils ne sont pas seuls responsables. La réglementation porte beaucoup de responsabilités. Le remède ? Mais il est bien simple. Puisque la jauge du Congrès international de 1904 paraît — à tort — trop compliquée, conservez la longueur, comme premier élément de classement, imposez un alésage maximum, et si cela est nécessaire, établissez des allégeances d'après le déplacement. Ce n'est pas aussi simple que de mesurer une longueur, dira-t-on ? En effet, mais l'important n'est pas de plaire aux badauds, c'est d'établir des règlements qui aient sur la construction une influence excellente.

Il faut bien avoir le courage de le dire : le moteur à explosions porte la peine de la réglementation barbare au poids. On a dit naguère à tous nos constructeurs : « Ne dépassez pas 1.000 kilos, et faites une voiture de course. » Le résultat ne s'est pas fait attendre : Qu'est-ce qui a progressé ? C'est la métallurgie. Les matériaux sont devenus plus légers et plus résistants tout à la fois. Mais le moteur ? A-t-il progressé ? Non.

Nous avons toujours le cycle à 4 temps de Lenoir, nos constructeurs n'en ont rien tiré de mieux que les précurseurs, son rendement propre n'a pas sensiblement augmenté. Le moteur est la seule partie de la voiture automobile qui ne soit pas considérablement perfectionnée.

Que demain l'A. C. F.,



(Plaque Lumière)

A bord du *Dard*.

Le photographe de La Vie au Grand Air *a reçu l'hospitalité de l'aimable commandant Aiquel qui l'examine en train de prendre* l'Antoinette *à son passage.*

Un incident.

La Régence Rochet *resté en panne, en mer, prend la remorque du* Dard.

tout en conservant la limite de poids en fixant également un minimum, exige de chaque constructeur qu'il ne dépasse pas une valeur maximum d'alésage et vous verrez en moins de deux ans le moteur faire d'énormes progrès.

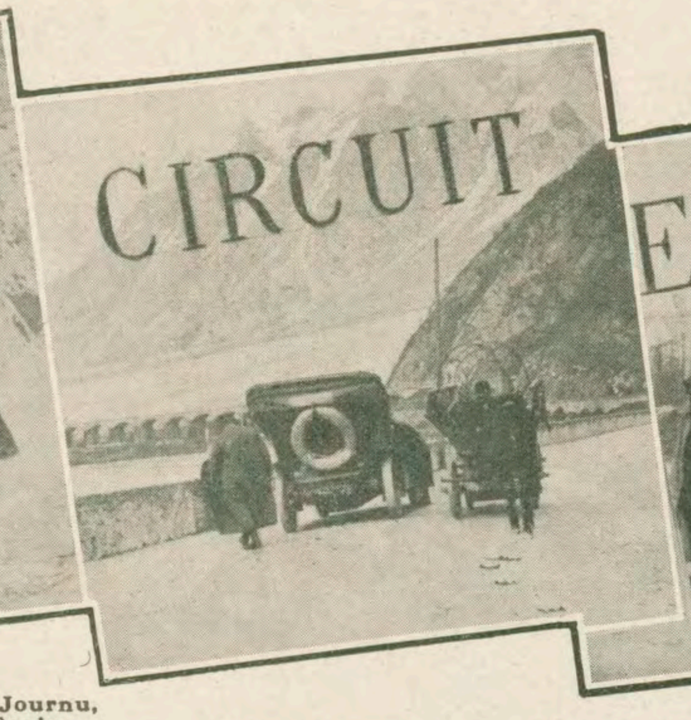
Hélas ! Nous restons prisonniers des anciens canons. Dans notre industrie où tout se transforme avec une rapidité prodigieuse, nos règlements sont immuables. Il importe d'aviser au plus vite.

C. Faroux.

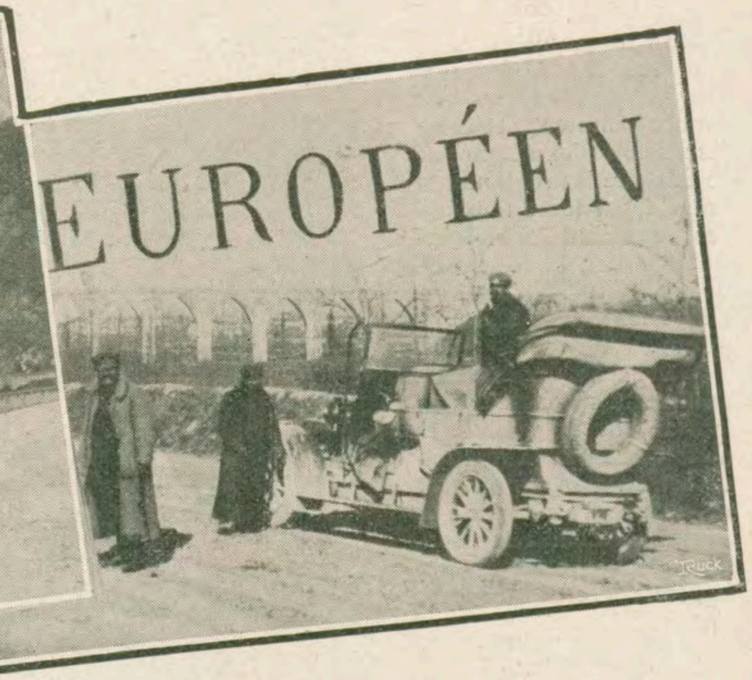
1. Nos abonnés ont droit à une prime magnifique consistant en une parure de chemise en titre fixe, d'une valeur de 26 francs. Pour la recevoir, envoyer 3 fr. 50 pour la France, 6 francs pour l'étranger, pour frais divers. 2. L'abonnement étant de 24 francs par an et l'année se composant de 52 numéros à 50 centimes, les acheteurs au numéro payent 26 francs ; les abonnés bénéficient donc d'une réduction de 2 francs. 3. Les renseignements qui nous sont demandés par nos abonnés leur sont adressés à titre gracieux, alors que nos lecteurs doivent joindre 30 centimes aux demandes de réponses par lettres. 4. Les numéros exceptionnels sont envoyés à nos abonnés sans augmentation de prix. 5. Les numéros de la Vie au Grand Air *et des autres publications Pierre Laffite et Cie qui manquent à la collection de nos abonnés leur sont envoyés à moitié prix.*

LE CIRCUIT EUROPÉEN

La 24-chevaux de Dion-Bouton de M. Journu, arrêtée par les neiges près du Mont-Cenis.



Le pont sur la Drava, après Villach.



Le pont de Lonato, après Brescia.

Après avoir parcouru 3.000 kilomètres sur des routes défoncées, M. Journu vient de rentrer à Paris ✍ Notre collaborateur Branger rapporte de ce fatigant voyage une série de pittoresques photographies ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Si les nombreux concurrents du Circuit Européen devaient affronter le quart des difficultés qu'ont rencontrées, au cours de leurs trois semaines de voyage, les trois courageux explorateurs : MM. Journu, Reichel et Branger, qui viennent d'en parcourir l'itinéraire, il est probable qu'il n'en arriverait que bien peu au terme du voyage, et que la plupart utiliseraient l'Orient-Express pour le retour.

C'est, en effet, dans la neige, une neige épaisse parfois de plusieurs mètres, que les trois quarts du parcours ont été effectués. Le ciel bleu de l'Italie n'a été pour nos voyageurs qu'une vaine expression littéraire. On peut s'en rendre compte par les très curieuses photographies de notre collaborateur Branger, que nous reproduisons ici, et qui ont été prises dans la traversée de l'Italie, depuis le Mont-Cenis jusqu'à Pontelli.

On sait que la traversée du Mont-Cenis avait été reconnue impraticable en pareille saison, aussi la 24-chevaux de Dion avait-elle été confiée au chemin de fer de Modane à Badrovecchia, où elle reprit ses hôtes pour leur faire reprendre à Suze la route du Circuit. Une déception attendait les voyageurs à la douane.

Il fallut débourser 650 francs en or qui seraient rendus — en papier — au bout de quelques mois de formalités. La douane italienne touche plus facilement qu'elle ne restitue. Les membres de certains clubs reconnus jouissent, il est vrai, de facilités pour le passage à la frontière. Mais M. Journu eut beau exciper de sa qualité de membre du Comité de l'Automobile Club de France, le douanier italien ne voulut rien savoir. L'A. C. F. n'était pas sur la liste des clubs reconnus. Il n'était d'ailleurs pas davantage à la douane italienne.

Les routes de la Haute-Italie, nous disait notre collaborateur Branger, sont monotones. Elles s'étendent en longues lignes droites sur une partie couverte de neiges, sur une autre entourée de marécages. La neige était tellement épaisse, que parfois les roues enfonçaient jusqu'au moyeu : Alors le carter venait frotter sur la surface formant frein, tandis que les roues tournaient folles !

A un tel métier le moteur chauffait et malgré la qualité tout à fait supérieure de l'huile de Dion-Bouton et sa viscosité parfaite à toutes les températures, le fâcheux grippage était à craindre. Souvent, les voyageurs durent s'arrêter et remplir de neige le réservoir pour amener au moteur une température plus satisfaisante.

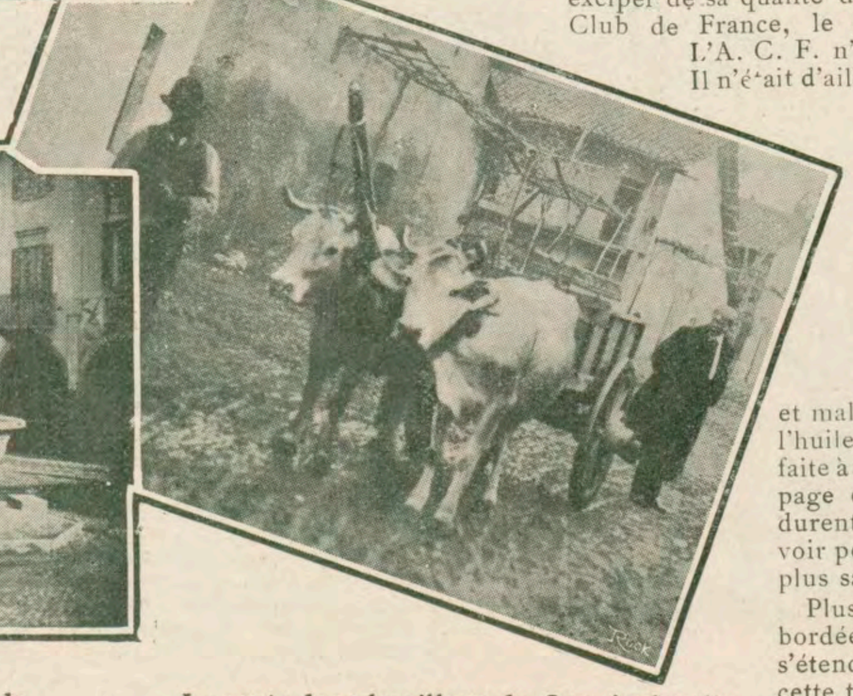
Plus loin, dans la vallée du Pô, la route file bordée de chaque côté par une inondation qui s'étend à perte de vue. Les paysans labourent cette terre, avec des charrues spéciales qui disparaissent absolument sous la surface liquide et

La route à Soncino est barrée par les charrettes des paysans.

La route entre Milan et Trévise.

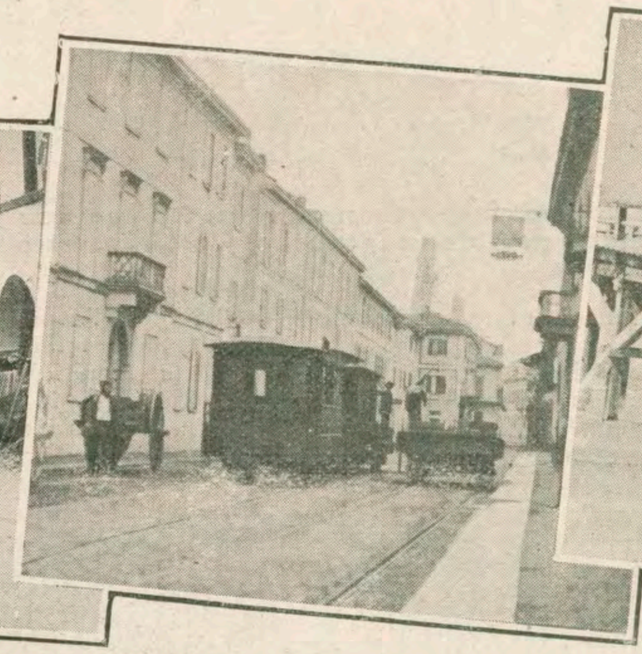
Une rue dans le village de Magenta.

La grande place de Desenzano sur le lac de Garde.



La route dans le village de San-Ambroglio.

Le village de Sainte-Michaele.



La Grand'rue à Rivoli.

Le pont sur le Piave entre Trévise et Gémona.

qui traînent des attelages de deux bœufs, dans l'eau jusqu'aux genoux. C'est un spectacle très curieux que celui de ces hommes qui se promènent ainsi au-dessus de l'eau, lentement traînés comme les rois fainéants et se livrant à un travail mystérieux et incompréhensible !

Les routes, dans la belle saison, ne sont pas mauvaises, mais elles sont bordées de pierres de chaque côté. Larges en pleine campagne, elles se rétrécissent subitement dans la traversée des villages. Elles y deviennent si étroites que les bouts d'essieu de la voiture touchent presque les deux côtés de la rue. Notre collaborateur Branger nous rappelait que leur conducteur, qui n'est pas ennemi d'une doucé gaieté, les arrêtait parfois sous les gouttières d'où la neige fondue leur tombait sur la tête, à droite comme à gauche. Voilà qui donne bien une idée de la largeur ou plutôt du défaut de largeur de la route.

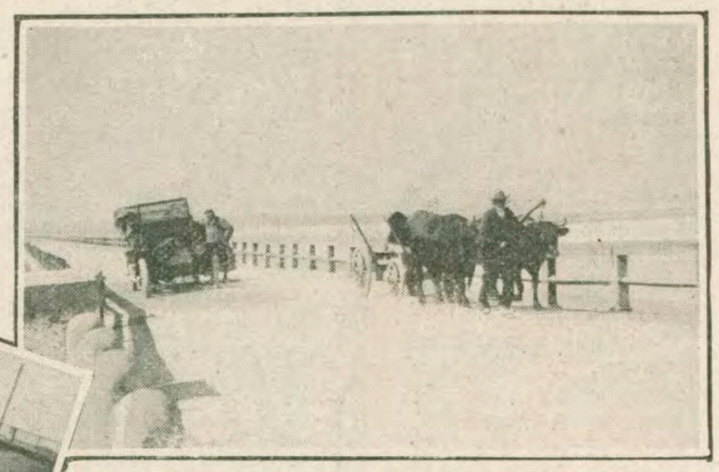
La route, plus ondulée après Saint-Damèle, devient très pittoresque après Vérone, bordée par de jolies villas du plus pur style florentin.

La dernière étape prévue en Italie était Padoue, mais après avoir reconnu qu'on pouvait parfaitement atteindre Mestre dans la zone. M. Journu a proposé à l'A.C.F. de substituer à la patrie de Saint-Antoine cette dernière ville qui est la dernière sur la terre ferme avant Venise. Ainsi, les concurrents du Circuit pourraient prendre le train pour aller coucher à Venise et n'auraient pas le crève-cœur de passer à quelque trente kilomètres de la Ville des Doges sans l'avoir aperçue.

Le voyage sera singulièrement facilité du reste, pour les concurrents, puisqu'ils trouveront une route jalonnée, une population avertie, des dépôts d'essence, de pneumatiques, d'huile, etc., sur tout le parcours. Ils feront bien de se munir d'antidérapants Le Marquis, montés sur Dunlop, qu'avait adoptés M. Journu et qui lui ont donné toute satisfaction. Ils feront bien de l'imiter. Mais tout ce service de pannes n'était pas fait sur le passage de nos voyageurs et ils ont été réduits à rechercher — chez le pharmacien — de la « benzine » qui se vend au poids, et revient environ à un franc le litre. C'est un peu cher !

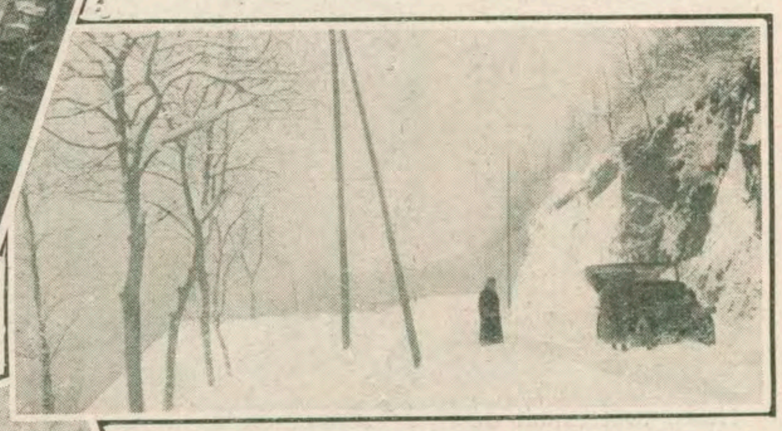
En somme, dans cette première partie du parcours, et malgré les difficultés de la route et de la température, la 24-chevaux de Dion, qui est, il faut le reconnaître, une voiture de force moyenne, a pu, en laissant à notre collaborateur le temps de prendre des séries de photographies, couvrir toutes les étapes dans un temps inférieur au temps fixé. On voit que ce n'est donc pas trop exiger des concurrents que l'on conduira par la main, pour ainsi dire, grâce à des prodiges d'organisation, d'un bout à l'autre du parcours.

F.-A. Wheel.

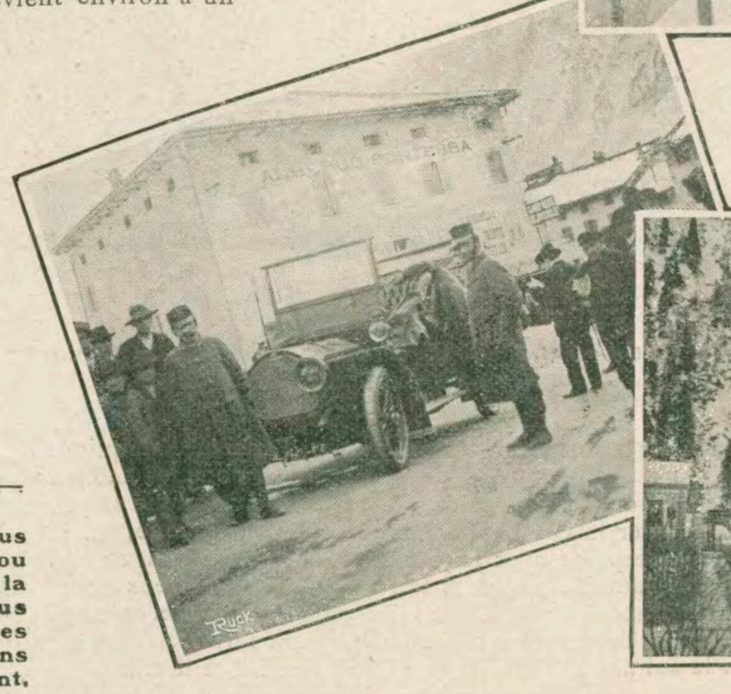


Le pont entre Novare et Milan sur le Ticino.

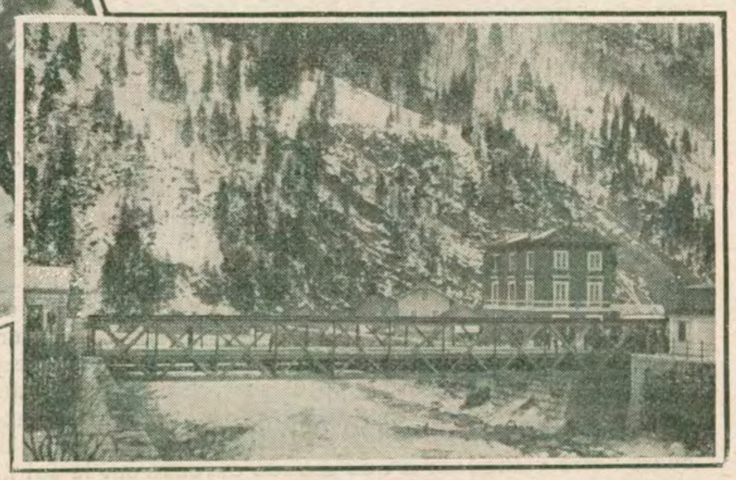
Le fameux pont de Lodi.



Après Bardonecchidi (frontière italienne), une halte dans la neige.



La douane italienne à Pontebla.



Le pont frontière entre Pontebba et Pontafel.

Nous prions nos lecteurs de nous adresser sous forme de lettres ou d'articles leur opinion ou leurs critiques, sur les sujets traités dans la *Vie au Grand Air* par nos collaborateurs. Nous serons heureux de publier les lettres ou les documents qui nous sembleront intéressants, sans toutefois prendre sur ce point aucun engagement.

AU VOLANT

Par C. FAROUX

HEATH

Heath, un véritable gentleman venu à la course pour en goûter les multiples sensations, s'est affirmé, par deux grandes victoires, comme un conducteur adroit, prudent et sûr.

Le véritable amateur, dans toute l'acception du mot : un gentleman-rider de l'automobile.

Heath, Américain de naissance — il est né dans l'adorable Long Island — est loin d'être un néophyte dans notre sport : il court depuis tantôt huit ans et, fait exceptionnel dont l'une comme l'autre des deux parties peut à bon droit se féliciter, ce remarquable conducteur n'a jamais changé de maison et est demeuré toujours fidèle à la doyenne de nos grandes marques, Panhard et Levassor. Cette année encore, nous le verrons au volant d'une des nouvelles voitures qui vont sortir de l'usine de l'avenue d'Ivry et que les conditions si dures du Grand-Prix de l'A. C. F. permettent d'ores et déjà d'envisager comme de redoutables concurrentes.

Heath.

Le double vainqueur du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt, est le véritable gentleman rider de l'automobile.

Une belle carrière sportive.

Heath fit ses débuts dans la course Bordeaux-Agen, en 1898, dans laquelle il formait équipe avec Paul Meyan, le directeur bien connu de la *France Automobile*, tous deux se classèrent troisièmes.

Dans Paris-Berlin, Heath partit le quatorzième de Champigny et se classa finalement dixième de sa catégorie (grosses voitures), dans un temps plus qu'honorable : vingt heures environ.

Peu à peu, il améliora sa vitesse de marche, mais la saison 1904 devait le sacrer roi du volant.

On se souvient encore — n'était-ce point hier ? — des incidents qui faillirent enlever à Heath tout espoir de participation au troisième Circuit des Ardennes; mais on fit une modification au règlement, et une quatrième Panhard put se mettre en ligne.

Heath la pilota merveilleusement, et, après d'innombrables et émouvantes péripéties, finit par arracher sur le poteau même au malheureux Teste une victoire que ce dernier pouvait légitimement considérer comme assurée.

Ce fut le premier grand triomphe de Heath. Il ne devait pas tarder à le confirmer, puisque, parti en Amérique pour y disputer la Coupe Vanderbilt, là encore il termina premier, après une lutte désespérée avec le jeune Albert Clément, lequel devait justifier, ce jour-là, les hautes espérances fondées sur lui après les éliminatoires des Ardennes françaises et le Circuit des Ardennes belges. Ainsi, Heath avait réalisé un de ses rêves les plus chers : être vainqueur d'une grande épreuve sur le sol natal.

Il est assez amusant de faire remarquer que Heath, gagnant du Circuit des Ardennes 1904, remporta, deux mois après, la coupe Vanderbilt : l'année suivante, Hémery réalisa également le double event. Nous verrons bien, cette année si la loi se confirme.

En 1905, l'année fut moins heureuse pour Heath : on sait d'ailleurs que les Panhard furent victimes d'une guigne imméritée. Néanmoins, sur le difficile Circuit d'Auvergne, le sympathique conducteur finissait premier de son équipe.

Il faillit bien renouveler en Amérique sa victoire de l'année précédente : au moment où l'infortuné Lancia dut s'arrêter, après sa collision avec Christie, Heath passait premier, avec deux ou trois minutes d'avance sur Hémery. Il ne restait guère plus d'une centaine de kilomètres à couvrir. La Darracq revint en trombe, et nous eûmes la sensation que Heath avait exagéré la prudence et qu'il eût dû gagner, sa Panhard étant excessivement rapide. A-t-on jamais dit que Heath passa Lancia en ligne droite à deux reprises différentes, alors que tous deux roulaient à pleine allure? on connut mieux la vérité ensuite, et que Heath avait dû changer un bandage à l'avant-dernier tour : cet incident lui coûta la première place. Il finit second, bien près d'Hémery.

Tous deux se retrouveront cette année sur le Circuit de la Sarthe. Il ne faudra qu'un tout petit incident survenant à l'un ou à l'autre pour que leur classement soit interverti.

L'homme.

Un gentleman-rider de l'automobile, disais-je en commençant. Heath est à la fois plus et mieux : un gentleman. D'une culture intellectuelle très raffinée, puisée aux sources classiques — et le cas est fréquent, outre-Atlantique — s'exprimant en français avec une grande pureté, il convient de ne pas le juger de première impression.

En tant que conducteur, il est l'homme qui finit toutes ses courses, et c'est déjà une qualité bien précieuse. Il est tenace, adroit et prudent. Sa trajectoire est unie, sa direction sûre.

Parisien d'adoption, Heath a fixé ses pénates aux portes du Bois de Boulogne pour les habitués duquel il est une figure familière, mais une grande partie de sa vie se passe sur la route dont il est un amateur forcené.

Au physique, sa moustache touffue, ses sourcils broussailleux, qui lui barrent le visage et lui donnent un aspect redoutable, sont des signes trompeurs. Les yeux doux et profonds, le front uni, sont d'un rêveur et d'un mélancolique, et je ne m'étonne nullement d'apprendre que Heath, alors qu'il tient ferme son volant, alors que le monstre grondant et trépidant avale la route à cent cinquante kilomètres à l'heure sans dévier de l'inflexible ligne droite que lui assigne une volonté humaine, je ne m'étonne nullement, dis-je, d'apprendre que cet Américain du vieux monde écoute chanter dans sa mémoire la musique d'un beau vers d'Horace...

C. Faroux.

LA RENTRÉE DE KRAMER

Le célèbre crack américain Franck Kramer a fait une rentrée victorieuse, dimanche dernier, en battant Van den Born et Friol.

Dans une saison cycliste qui s'annonce comme extrêmement intéressante, et surtout fort chargée, les débuts de Kramer, qui ont eu lieu dimanche dernier, constituaient un event de premier ordre. Aussi leur annonce avait attiré à Neuilly — la chance aurait-t-elle tourné? — une affluence énorme.

L'attrait de la rencontre qui devait servir de rentrée au septuple champion d'Amérique justifiait, d'ailleurs, cet empressement. Il est de fait que pour sa première apparition, on avait imposé à Kramer, encore très à court de condition, une tâche très dure. Il avait à battre les deux sprinters européens, je ne dis pas les meilleurs, car je persiste à considérer Poulain comme supérieur à Friol et à Van den Born, mais les plus en forme actuellement.

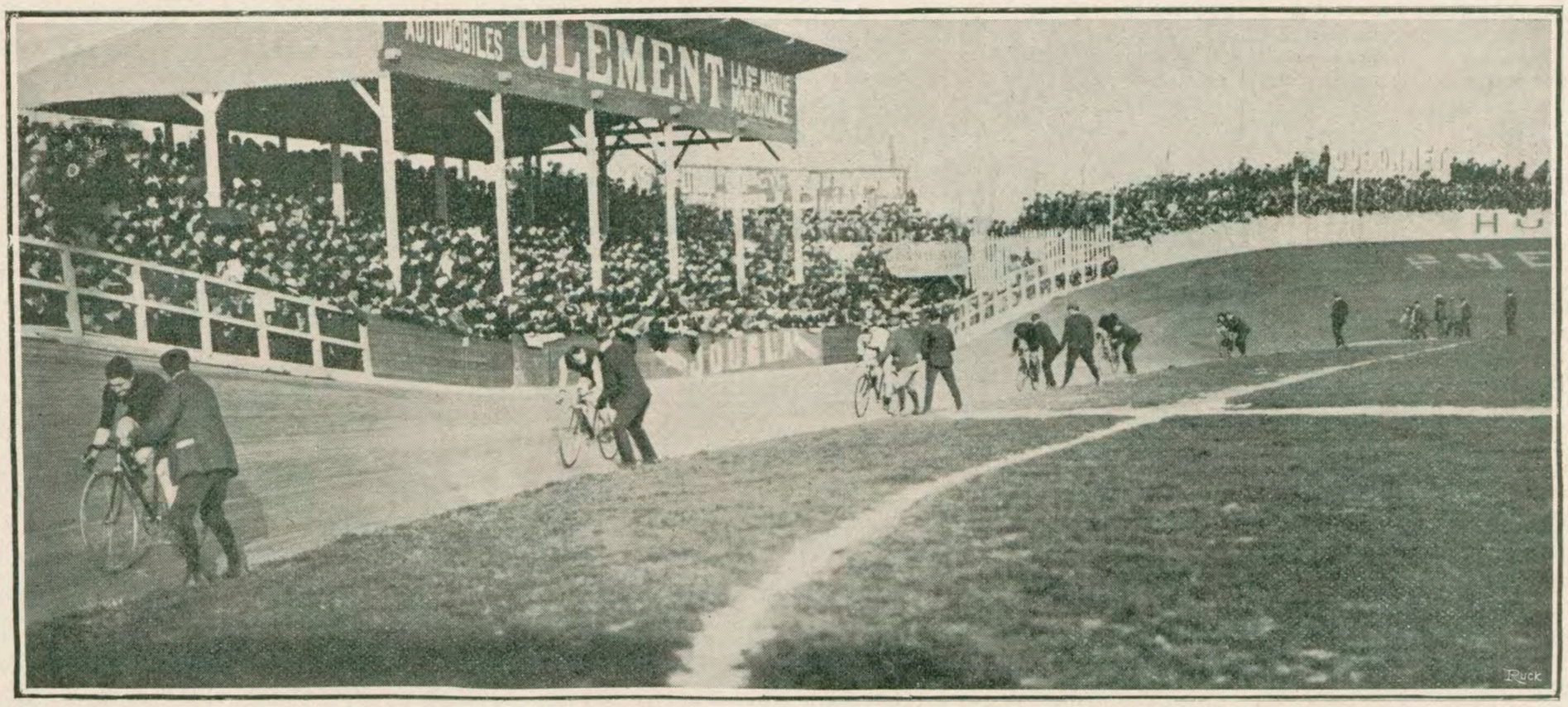
Or, Kramer s'est tiré à son honneur de l'épreuve. Il n'en faut pas plus pour affirmer que l'homme n'a rien perdu de sa valeur et qu'il a bien des chances de dominer le lot européen plus brillamment encore qu'il ne le fit l'an dernier, lors de sa première tournée en Europe. Ce n'est pas que le crack américain ait gagné facilement, loin de là. Il a dû, dans chacune des trois manches, faire appel aux dernières ressources de son énergie, pour lutter contre ses deux concurrents et n'a, en fin de compte, terminé premier que dans une seule épreuve. Ce sont ses deux places de second dans les autres courses qui lui ont assuré la victoire dans le classement final. On peut donc dire que dimanche dernier, Kramer, Van den Born et Friol se valaient, à peu de chose près, et que la supériorité de l'Américain ne pouvait se traduire que par quelques centimètres, si même elle existait. Reste à savoir s'il en sera encore ainsi dans une ou deux semaines et si Kramer n'aura pas fortement allongé cet infime écart à son avantage. Personnellement, je n'hésite pas à pronostiquer l'affirmative.

Entre deux épreuves.
Kramer, visiblement fatigué de l'effort terrible qu'il vient de fournir dans la première manche, rentre au quartier des coureurs.

Après la victoire.
Le petit Américain Mettling remet son peignoir d'un air satisfait.

La réunion de dimanche a été marquée par un autre triomphe américain, celui du jeune Mettling dans la course de 50 kilomètres avec entraîneurs. Il est véritablement surprenant de constater la supériorité des stayers transatlantiques dans leur ensemble sur les nôtres. Et puisque ceux-ci ne peuvent arriver à battre Mettling, je ne serais, à leur place, que médiocrement rassuré, en songeant qu'un certain de ses compatriotes, nommé Moran, vogue en ce moment vers la France.

Victor Breyer.



Le départ du Handicap gagné par Kramer.
Cette photographie, prise du haut du virage, donne bien une idée de l'échelonnement des sept coureurs qualifiés pour la finale du handicap de 804 m. que gagne superbement Kramer.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

UN CONCOURS DE ROUES ELASTIQUES

L'ÉPREUVE d'endurance qu'organise l'*Auto* pour roues élastiques s'annonce dès à présent comme devant remporter le plus vif succès dans le monde des chauffeurs. Ce n'est pas seulement en France que se manifeste ce mouvement de sympathique curiosité ; les journaux anglais, américains, italiens sont des plus éloquents à cet égard.

Qu'en sortira-t-il ? Certainement de précieuses indications techniques, qui pourront peut-être modifier sur certains points les vues actuelles.

A Dieu ne plaise que je veuille nier les énormes qualités du pneumatique. Il n'est pas exagéré de prétendre que sans lui la locomotion automobile n'aurait jamais pris le prodigieux développement auquel nous assistons ; en outre, il est bien l'amortisseur idéal. La théorie l'indique, la pratique le vérifie.

Mais... mais il a des inconvénients ! Il crève, il éclate... il coûte cher d'entretien et de renouvellement. Ces inconvénients, la roue élastique peut-elle les supprimer ou les atténuer ? Je le crois fermement.

Est-ce donc à dire qu'à brève échéance la roue élastique tuera e pneumatique ? Non.

Je m'explique.

Pour le chauffeur sage et prudent qui se contente de ses 25 à 30 de moyenne; avec des maximums de 50 à 60, la roue élastique bien établie, solide, ayant fait ses preuves dans un concours comme celui que notre confrère organise sur le parcours Paris-Nice et retour, est tout à fait désignée. Elle lui coûtera probablement un peu plus cher de première mise de fonds, mais cette somme sera rapidement économisée sur l'entretien et bien des ennuis seront supprimés.

Pour les grandes vitesses, il me paraît bien difficile que la roue élastique puisse jamais détrôner le pneumatique. Ce dernier est un merveilleux absorbeur, toutes les forces vives provenant des chocs sur les inégalités de la route sont transformées en chaleur qui echauffe l'air contenu dans la chambre. Dans la roue élastique, au contraire, ces forces vives, si elles sont absorbées totalement par le mécanisme proposé, pourront amener une rapide destruction et si elles ne sont absorbées qu'en partie, le reste sera transmis au châssis moteur et pourra avoir de graves conséquences par cisaillement de pièces ou desserrages d'écrous.

Notre conclusion : tout simplement que la roue élastique et le pneumatique sont appelés à faire bon ménage.

Une fois de plus : *In medio stat... veritas.*

C. FAROUX.

UNE APPLICATION DES ONDES HERTZIENNES

IL y a quelques mois, j'exprimais dans *Vie au Grand Air* l'opinion que le moteur de l'avenir serait probablement le moteur accordé à un moteur fixe, par application des ondes hertziennes.

Un premier pas dans cette voie vient d'être fait. Un jeune ingénieur du génie maritime Lalande, est parvenu à faire évoluer à distance un petit navire qui ne porte ni équipage, ni fil le reliant à la terre.

Au moyen d'ondes hertziennes, envoyées d'un poste terrestre, il manœuvre son engin à volonté, le faisant tourner à droite, à gauche, le faisant reculer, déclenchant enfin, au moment opportun, le mécanisme d explosion d'une torpille fixée à l'appareil.

Sans entrer ici dans d'arides détails techniques, disons que ce phénomène a quelque chose d'analogue à celui qui se produit lorsque dans une salle où se trouve un piano, un violoniste donne le *la*. Toutes les cordes des *la* du piano se mettent incontinent à vibrer.

TRANSPORTS EN COMMUN

L'ATTENTION publique se porte actuellement avec une certaine préférence vers les applications utilitaires de l'automobile, et il est assez symptomatique de noter à cet égard que les capitalistes examinent volontiers avec grand intérêt les projets d'entreprises de transports en commun.

Beaucoup de ceux-ci sont passés à l'état de réalité et nous possédons, actuellement, un certain nombre de services régulièrement exploités. L'un des premiers, sinon le plus important, est celui qui fonctionne depuis l'été dernier du Bourg-d'Oisans au Lautaret.

On connaît cette pittoresque montagne des Alpes françaises ; toutefois la difficulté d'y accéder rapidement, en dépit d'une excellente route, avait jusqu'à ces derniers temps empêché beaucoup de touristes de faire cette excursion. Un intelligent hôtelier du Bourg-d'Oisans, a décidé d'utiliser l'automobile et il s'est adressé à Serpollet qui lui a fourni un omnibus à douze places.

La foule des touristes qui font l'ascension du Lautaret préférèrent ce mode de locomotion aux fatigues de la marche.

L'omnibus automobile qui transporte les voyageurs au Lautaret.

Le véhicule fonctionne depuis une dizaine de mois à l'entière satisfaction du propriétaire comme des passagers. Sa marche est très économique en dépit de ce service très dur puisqu'il s'agit d'escalader à chaque course une rampe continue d'une trentaine de kilomètres en certains endroits du 16 ou 17 o/o.

Il y a donc lieu d'en féliciter Serpollet, il est vrai que ce dernier à déjà recueilli le fruit de ses efforts, puisque beaucoup d'entrepreneurs ont résolu pour leur service de s'adresser à lui et cela en raison de l'excellente figure faite par l'omnibus que nous représentons ci-dessus.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AUTOMOBILE LE MEETING DE MONACO

Dimanche 8 avril.

Course pour racers de 8 mètres : 1. *Antoinette IV*, en 1 h. 9 m. 30 s. ; 2. *La Rapière*, en 1 h. 11.

Course pour cruisers de moins de 6 m. 50. 50 kilomètres : 1. Mendelssohn, en 2 h. 1 m. 3 s. 1/5 ; 2. Takumono, en 2 h. 28 m. 6 s. 1/5 ; 3. Nautilus-Mutel, 2 h. 38 m. 8 s.

CYCLISME

Dimanche 8 avril.

Vélodrome Buffalo. — *Match à 3 :* 1. Kramer ; 2. Van den Born ; 3. Friol.

50 kilomètres : 1. Mettling (44 m. 16 s. 1/5) ; 2. Lorgeou, à 8 tours ; 3. Bouhours.

Challenge de côte de Malabry. — 1. S. A. M. ; 2. V. C. de Levallois.

Grand Prix de Nice : 1. Gardellin ; 2. Schilling ; 3. Teissière.

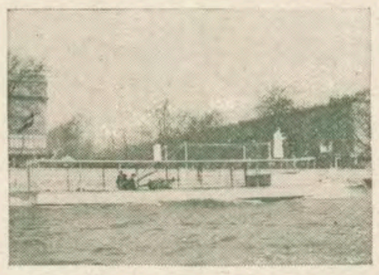
Limoges. — *Grand Prix d'Ouverture :* 1. Heller ; 2. Michaud ; 3. Dupré.

Le Havre. — *Scratch* : 1. Ed. Jacquelin.

EN AFRIQUE CENTRALE

NOUS donnons ci-dessous à nos lecteurs un cliché d'une embarcation de service que le gouvernement anglais vient de lancer sur le Niger et qui est destinée à permettre d'assurer une surveillance plus facile du district, tant sont grands les progrès du yachting automobile.

Le moteur est un 4-cylindres



L'embarcation anglaise qui vient d'être lancée sur le Niger.

Thruycroft, pouvant indifféremment fonctionner au pétrole lourd ou à la paraffine. La puissance est de 52 chevaux avec le premier carburant, de 45 avec le second.

La longueur du bateau est de 17 mètres environ, sa largeur de 2 m. 75 environ à la flottaison.

On obtient l'utilisation maximum quand la charge est de 4 tonnes ; on obtient alors une vitesse de 12 kilomètres à l'heure environ.

La coque entière est en acier, Martin le fond est plat naturellement, puisqu'en bien des endroits, le sable que charrie le Niger s'est accumulé et forme des bancs au-dessus desquels il ne reste que très peu d'eau pour la navigation.

CONFLIT ENTRE PROPRIÉTAIRE ET LOCATAIRE

IL résulte d'un jugement du Tribunal de la Seine que le locataire a le droit de faire pénétrer et de laisser stationner sa voiture automobile dans la cour de l'immeuble qu'il habite.

RENCONTRE D'UNE AUTOMOBILE AVEC UNE VOITURE

LE Tribunal d'Avignon a rendu un jugement, confirmé par la Cour d'Appel de Nîmes, d'après lequel il a établi la non-responsabilité d'un chauffeur poursuivi parce que la vue de son automobile avait effrayé un cheval attelé à un phaéton. « La bête s'arrêta, braqua dans un mouvement de recul l'avant-train du phaéton et renversa celui-ci et ceux qu'il portait. » Le chauffeur fut acquitté ainsi qu'il fallait s'y attendre.

CYCLISME

A PROPOS DE RECORDS

IL faut qu'une porte soit ouverte ou fermée, dit une locution fameuse, que j'approprierai volontiers aux besoins de la cause en disant : il faut qu'un record soit battu ou non battu.

Cette réflexion m'est suggérée par la publication des nouveaux règlements sportifs de l'U. V. F., tels que la Commission sportive de la vieille fédération les a réformés dans une récente revision. Alors que sur certains points, ces règlements ont été absolument bouleversés, j'y ai vainement cherché une modification en ce qui concerne les conditions de temps ou de distance dans lesquelles un record peut être battu. Nous en restons paraît-il, au *statu quo*, d'où il résulte par exemple que pour ravir leur titre à Guignard ou Petit-Breton, détenteurs des deux records de l'heure (avec et sans entraîneurs) il suffira à un aspirant recordman de parcourir soi-disant un ou deux mètres de plus que les quelques vingt et dix lieues qui constituent respectivement ces deux glorieux trophées.

Je dis soi-disant, parce que l'expérience a prouvé jusqu'à l'évidence qu'il était de toute impossibilité d'affirmer à dix mètres près la distance exacte couverte par le recordman au moment où retentit le coup de pistolet qui doit théoriquement mettre fin à sa course. Il ne faut point demander au chronomètreur forcément occupé à regarder les aiguilles de sa montre de l'indiquer avec exactitude. Et quant aux sportsmen à qui on a pour habitude de demander à préciser l'endroit de la piste où s'est terminé le record, ils se trouvent parfois à ce moment forcément du côté opposé, et ne sauraient indiquer le point rigoureusement exact, surtout s'il s'agit d'une performance avec entraîneurs dans laquelle la vitesse est supérieure à celle d'un train express.

L'année dernière, nous avons ainsi vu l'U. V. F. accorder son estampille officielle à un record dans lequel Petit-Breton avait pa couru en soixante minutes deux mètres de plus que Pottier, ce qui est absurde. Et tout récemment, on nous a gravement annoncé qu'au Vélodrome d'Hiver, dans une course avec entraîneurs humains, Cornet avait battu le précédent record de six mètres.

Il faut en matière de sport et plus particulièrement de records une rigoureuse minutie, c'est entendu.

Mais il y a une limite qu'on ne saurait dépasser sous peine de tomber dans l'excès contraire. Et la seule façon de remédier aux inconvénients que je viens de signaler est de décréter qu'on ne peut battre un record que par une certaine distance au-dessous de laquelle le détenteur de ce record doit conserver ce qu'on peut légitimement appeller le bénéfice du doute.

VICTOR BREYER.

LA COURSE BORDEAUX-PARIS

LES sportsmen qui s'intéressent à la course Bordeaux-Paris, la plus ancienne et partant la plus classique des grandes épreuves cyclistes sur route, ont été heureux d'apprendre qu'elle ne serait pas abandonnée cette année, ainsi qu'on l'avait craint un moment.

Bordeaux-Paris se courra donc pour la seizième année consécutive, les 12 et 13 mai prochain, et rien ne sera modifié dans les grandes lignes de son organisation. L'arrivée aura lieu au vélodrome du Parc des Princes, qui n'avait plus été le théâtre de cet « event » depuis 1901.

LE SPORT CHEZ LES MINEURS

SAIT-ON que la plupart des mineurs français, et en particulier ceux de la region qui vient d'être si cruellement éprouvée par la terrible catastrophe de Courrières, sont des cyclistes fervents ?

Il peut paraître bizarre à première vue que des ouvriers qui passent la plus grande partie de leur existence sous terre trouvent le temps de pédaler par les routes. Mais il faut songer que la journee du mineur ne dépasse jamais huit heures. Il lui reste donc pas mal de temps, en dehors de celui qu'il consacre au repos pour s'adonner au sport et il en profite.

C'est tant mieux, puisque ces heures d'exercice sain et vivifiant passé au grand air sont en général arrachées au cabaret qui fait déjà suffisamment de victimes dans ces milieux.

UNE COURSE DE COTE

DIMANCHE dernier a eu lieu à Châtenay l'intéressante épreuve d'amateurs, organisée annuellement par l'U. V. F. sous le nom de Challenge de côte. Elle avait lieu sur la montée excessivement dure de la Butte-Rouge à Châtenay et a remporté un gros succès.

En effet, 24 équipes de clubs se sont présentées au départ, ce qui constitue un record. A la surprise générale, le Vélo-Club de Levallois, qui était grand favori, a dû baisser pavillon devant la Societé Athlétique de Montrouge qui présentait une équipe fort homogène grâce à laquelle elle a pu prendre un avantage de 5 points.

JACQUELIN AU HAVRE

EN attendant qu'il retrouve sa forme, Jacquelin « écume » la province où il glane naturellement des succès faciles.

Dimanche, en compagnie de son frère, l'ancien crack tricolore est allé au Havre inaugurer le vélodrome. Sa présence avait attiré une affluence plus que respectable qui a fort acclamé le populaire coureur.

Espérons que nous verrons bientôt Jacquelin reprendre le cours de ses succès à Paris, théâtre de ses exploits les plus inoubliables.

VOITURETTE & BICYCLETTE

LE Conseil d'Etat a décidé que la bicyclette attelée à une voiturette constitue une machine à deux places à laquelle il doit être fait application du tarif des machines de cette catégorie prévu par l'art. 5 de la loi du 13 avril 1898. Par conséquent la taxe fixée à 6 francs pour les machines à une place est donc dans ce cas portée à 12 francs. Il faut avouer que le Conseil d'Etat a rendu en l'occurence une décision d'une fiscalité plutôt excessive. En somme, la voiturette attelée à une bicyclette est plutôt un amusement qu'un moyen de transport. Son poids, son incommodité, ses dangers même font que son usage est très rare. Le bénéfice que l'Etat retirera de cet impôt sera donc restreint et permettra au public de s'élever contre cette mesure impopulaire.

LE CHAMPIONNAT DE DIX KILOMÈTRES

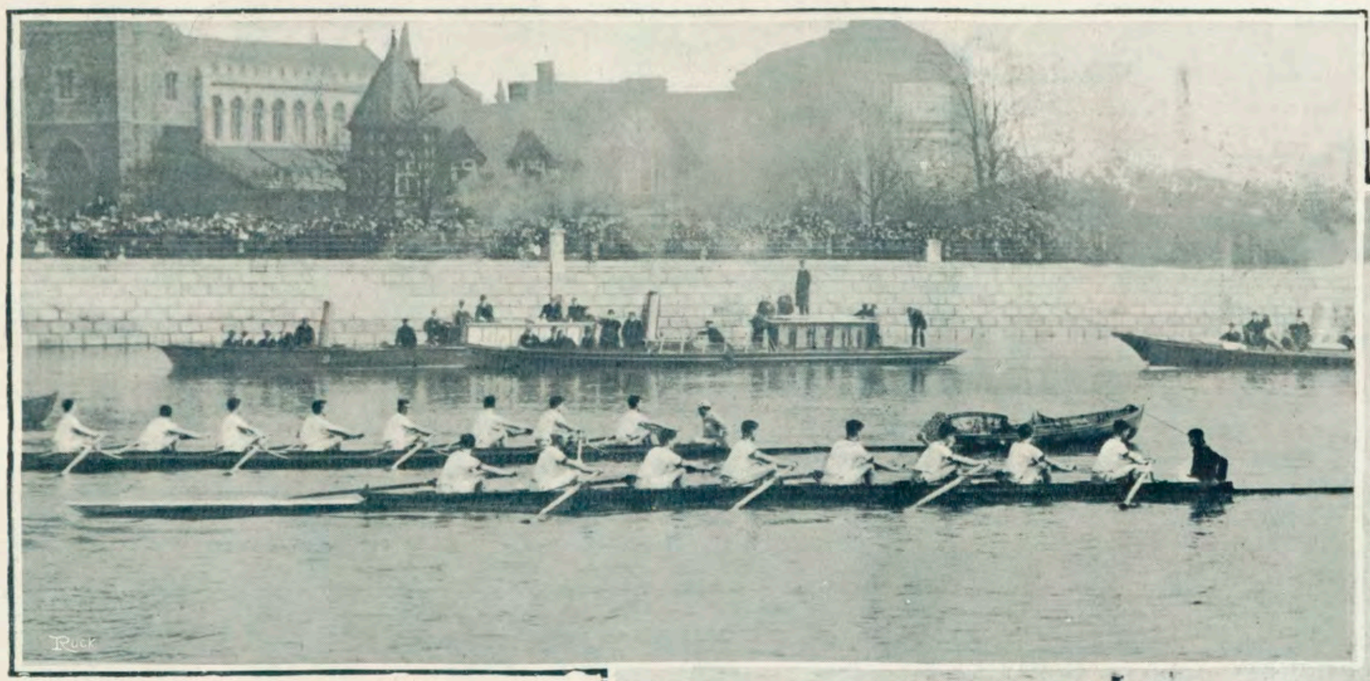
Le départ.
Dès le départ, de Fleurac, Filliâtre, Bouchard se détachent du reste du lot.

Avant la course.
De Fleurac, le vainqueur, cause amicalement avec Bouchard. A l'issue de la course, s'ils se rencontrèrent leur conversation devraient être tout autre.

Sur la piste de Gentilly, de Fleurac a gagné, dimanche dernier, le Championnat des 10 kilomètres à pied, en 33 m. 55 s. 1/5. Cette victoire lui vaut l'honneur d'aller représenter nos couleurs aux Jeux Olympiques. Bouchard, qui était le grand favori des Montrougiens, commençait à faiblir terriblement et à ne plus pouvoir suivre le train endiablé de de Fleurac et de Filliâtre, lorsque, s'apercevant qu'il était vaincu, il abandonna, en prétendant que de Fleurac lui avait donné un coup de coude. Cette piteuse excuse eut un immense crédit auprès des populaires, qui huèrent, conspuèrent, lancèrent des pierres à de Fleurac et à Filliâtre. Ce dernier abandonna, tandis que de Fleurac continuant de son allure aisée, démontrait à ses détracteurs qu'il était réellement le meilleur.

M.

Oxford=
=Cambridge



Les deux équipes prennent le départ à Putney.

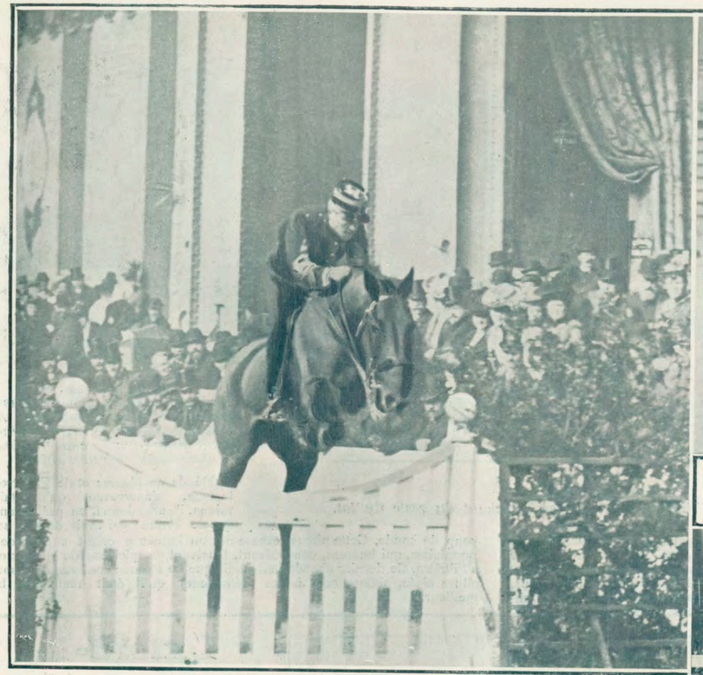
La fameuse épreuve tant attendue a eu lieu samedi dernier, entre Putney et Mortlake. Rarement on vit une foule aussi considérable. Tout le long du parcours les berges étaient noires de monde, et la plupart des spectateurs, quoique ne voyant rien, étaient enchantés d'assister à ce grand event. Cambridge vainquit Oxford facilement, menant de bout en bout et terminant à cinq longueurs devant. Tandis que les Cantabs étaient très frais, les Oxonians se trouvaient dans un piteux état et l'on fut obligé de les soigner énergiquement à l'arrivée. Le temps pour les 6.838 mètres du parcours, fut de 19 m. 24 s., l'un des meilleurs enregistrés jusqu'à ce jour. Cambridge a donc 28 victoires à son actif contre 34 à Oxford. En 1877, il y eut un dead-heat.

J. M.

Avant le pont d'Hammersmith, Oxford est à cinq longueurs et se défend péniblement.

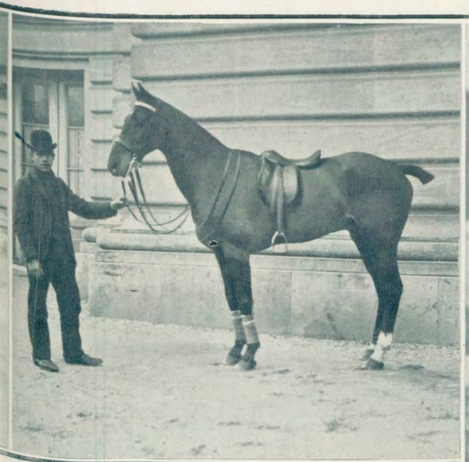
La Vie au Grand Air

AU CONCOURS HIPPIQUE — QUELQUES LAURÉATS DEVANT L'OBJECTIF



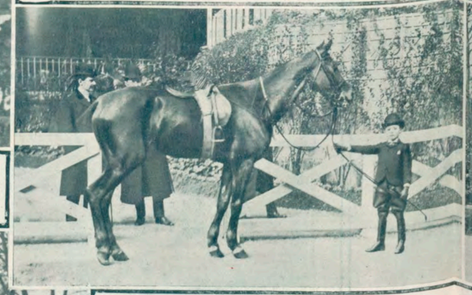
Marjolaine, montée par le capitaine Crousse, instructeur d'équitation à l'École d'application de Fontainebleau.
3e du Prix de Circonscription et du Prix des Régiments.

Silvio, p.s., monté par son propriétaire, M. Louis Bourbon.
1er du Prix des Dames; 2e du Prix Mornay.



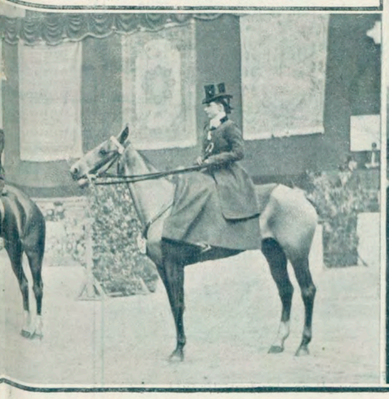
Bobie Burns ex-Bob, monté par M. de Champsavin.
1er du Prix La Haye-Jousselin, 2e du Prix des Dames, 1er prix du Handicap.

Lancier, monté par le lieutenant Champaloux, du 19e Escadron du Train des Equipages.
Lauréat du Prix de Circonscription.



La présentation des voitures de commerce. Un des attelages de la maison Potin.
Lauréat des Prix internationaux.

Le jeune Bara, fils de l'entraîneur de Chantilly présentant *La Flèche*.
Prix des chevaux de selle (hunters).



La présentation des voitures attelées. La Daumont de M. Yturbe.
Lauréat des Prix internationaux.

La Présentation des hunters. Les lauréats. Parmi eux Mlle Jane Goldschmit, attendant le Jury qui leur donnera les récompenses.

La présentation des chevaux de trait. Le tombereau de l'entrepreneur Magisson.
Lauréat des Prix internationaux.

La Finale du Championnat de France de Rugby

Un dribbling des Parisiens.
Communeau et Jérôme, du S. F., viennent de mener un dribbling. Le Bordelais Mulot a arrêté le joueur.

Nous avons eu, cette année, un Championnat de France intéressant. Il ne l'est pas toujours ; il n'est donc pas inutile de noter cette particularité. Il fut disputé selon une formule nouvelle. Le champion de Paris, au lieu de ne jouer que la finale, dut battre successivement La Rochelle, Le Havre et Lyon. Est-ce bien un progrès ?

L'équipe du Stade Français, passablement surmenée, ne s'est pas présentée devant celle du Stade Bordelais en l'état de fraîcheur que ses dirigeants eussent souhaité. Néanmoins, ces derniers croyaient à la victoire de leur équipe. Et tous les Parisiens, ou à peu près, partageaient leur aveuglement.

C'en était un, en effet. Les Bordelais voulaient conserver le titre qu'ils détiennent depuis deux ans. Et quand les Bordelais veulent quelque chose, il faut leur opposer beaucoup de calme. Les Parisiens n'en ont pas eu assez. Etonnés, dès le début, par la fougue des avants bordelais, cahotés, débordés par l'effort d'ensemble de cette admirable collection d'athlètes, ils n'ont su, à aucun moment, reprendre leurs esprits. Leur défense fut courageuse. Mais ce ne fut qu'une défense. Elle ne put empêcher les Bordelais de marquer trois essais.

Les avants de Bordeaux, qui ont superbement joué, ont gagné la partie sur les avants parisiens. Il y avait bien encore, dans chaque équipe, des demis, des trois-quarts, voire des cinq huitièmes, mais ils n'ont, à aucun moment, mené la danse. C'est pourquoi le jeu ne fut pas extrêmement joli. Il fut très correct, néanmoins, et les points marqués par les Bordelais furent indiscutables. Ils méritaient même de faire un but. Ma qualité de Parisien ne m'empêche pas de le reconnaître. Et puis, si je ne le reconnaissais pas, ça leur serait indifférent.

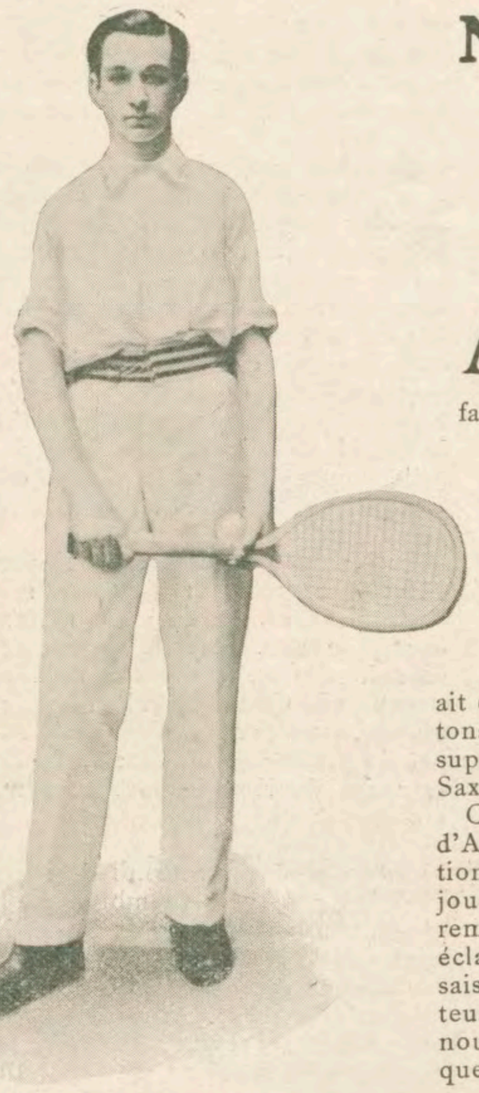
F. B.

Le capitaine de Bordeaux.
L'excellent Pascal Laporte a su mener son équipe au championnat.

La touche au Stade Français.
Le Parisien de Talencé vient de remettre le ballon en jeu. Il va être fort disputé.

Nos Champions de Tennis sont-ils en progrès?

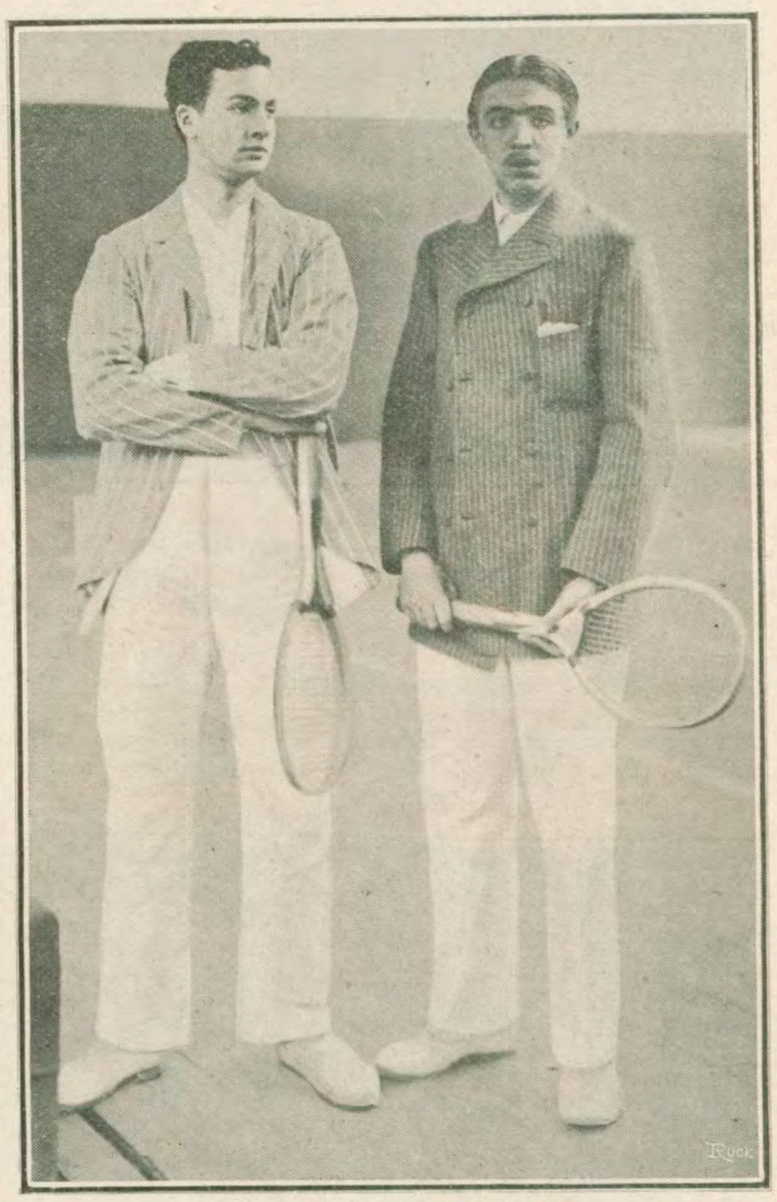
La leçon des championnats de France ⌀ Nos joueurs en face des Anglais ⌀ Pas assez d'efforts désintéressés ⌀ Il y a pénurie de tenniswomen ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀



Max Decugis.
Champion de France de Tennis.

Avec l'apparition des premières feuilles, frissonnant sur les branches des marronniers, la saison active de tennis en plein air va commencer. Au printemps, les longs espoirs nous sont permis. Il n'en est que plus utile de se recueillir un peu. Jetons donc un regard ému sur le passé, pour mieux préparer l'avenir, selon la formule commode des meilleurs moralistes. Qu'avons-nous fait, la saison dernière? Et quels progrès nos joueurs ont-ils accusés dans leurs rencontres avec leurs maîtres d'outre-Manche? Car nos champions sont encore modestes, ou du moins ils tâchent de nous persuader qu'ils le sont, en reconnaissant volontiers que deux ou trois joueurs dans le monde peuvent les battre, avec un peu de chance, bien entendu. D'une manière générale, bien que Decugis ait été champion d'Angleterre, nous consentons à reconnaître pour quelque temps la supériorité, au moins technique, des Anglo-Saxons en la matière.

Ce qu'on a fait en hiver sur la Côte d'Azur ne saurait nous donner une indication suffisante des progrès accomplis par les joueurs français. On nous permettra de rencontrer plus loin et d'essayer de tirer ces éclaircissements d'une rapide revue de la saison 1905. A défaut d'une constatation flatteuse pour notre amour-propre national, nous pourrons peut-être du moins y trouver quelques enseignements.



Worth et Verdet-Delille.
Une bonne équipe souvent applaudie dans les tournois de tennis.

Les championnats ⌀ Sur les courts couverts du Tennis Club de Paris fut disputé, à Pâques, un petit tournoi international d'ouverture. Decugis, gagnant de la Coupe en 1903 et 1904, étant indisposé, ne joua pas cette année. Cette excuse nous fit mieux accepter la victoire finale de l'Anglais Ritchie; et d'ailleurs le double fut brillamment gagné par l'équipe Germot-Vacherot.

On attendait les tournois annuels du Racing Club et de l'Ile de Puteaux. Ces clubs nous firent la surprise de n'en point organiser. Etait-ce une ironie? On ne voulut pas la comprendre, d'ailleurs; et nos joueurs se préparèrent à disputer jusqu'en juillet des épreuves exclusivement nationales. Les championnats du Racing et les championnats de France sont toujours des épreuves de méditation. Au R. C. F., en l'absence de Decugis, Germot battit Vacherot par 3 sets à rien et se trouva du coup le favori du championnat simple de l'U. S. F. S. A.

Ce malheureux championnat avait eu comme toujours une mauvaise presse. Les dirigeants de l'Union étaient satisfaits cependant d'avoir obtenu l'engagement de tous les cracks français, à l'exception de Decugis, absent de Paris, et de Worth.

Germot battit Vacherot par 3 sets à rien dans la finale. Nous avions eu le temps de remarquer, au passage, le jeu d'Aymé et la bonne qualité du meilleur représentant de la province, le Roubaisien Dubar. Il y eut une révélation : le jeune Wallet, le champion interscolaires, tint tête si vaillamment à Germot qu'il réussit à lui prendre un set. Germot opérait sur son terrain habituel et avec sa grande habitude des matches : la gloire du comingman s'en accroît d'autant : il est notre plus cher espoir.

Max Decugis fit avec Worth une digne rentrée en remportant, dans le championnat double une belle victoire sur Germot-Vacherot. Le simple pour dames obtint le chiffre écrasant de deux engagements. Mlle K. Gillou y triompha élégamment de Mlle de Pfeffel, qui prit sa revanche dans le double mixte avec Decugis sur Germot et Mlle Gillou. En ajoutant à ces deux excellentes tenniswomen, Mlle Masson, nous faisons le compte des dames françaises capables de produire leur jeu en public. Versons quelques pleurs, et laissons toute espérance.

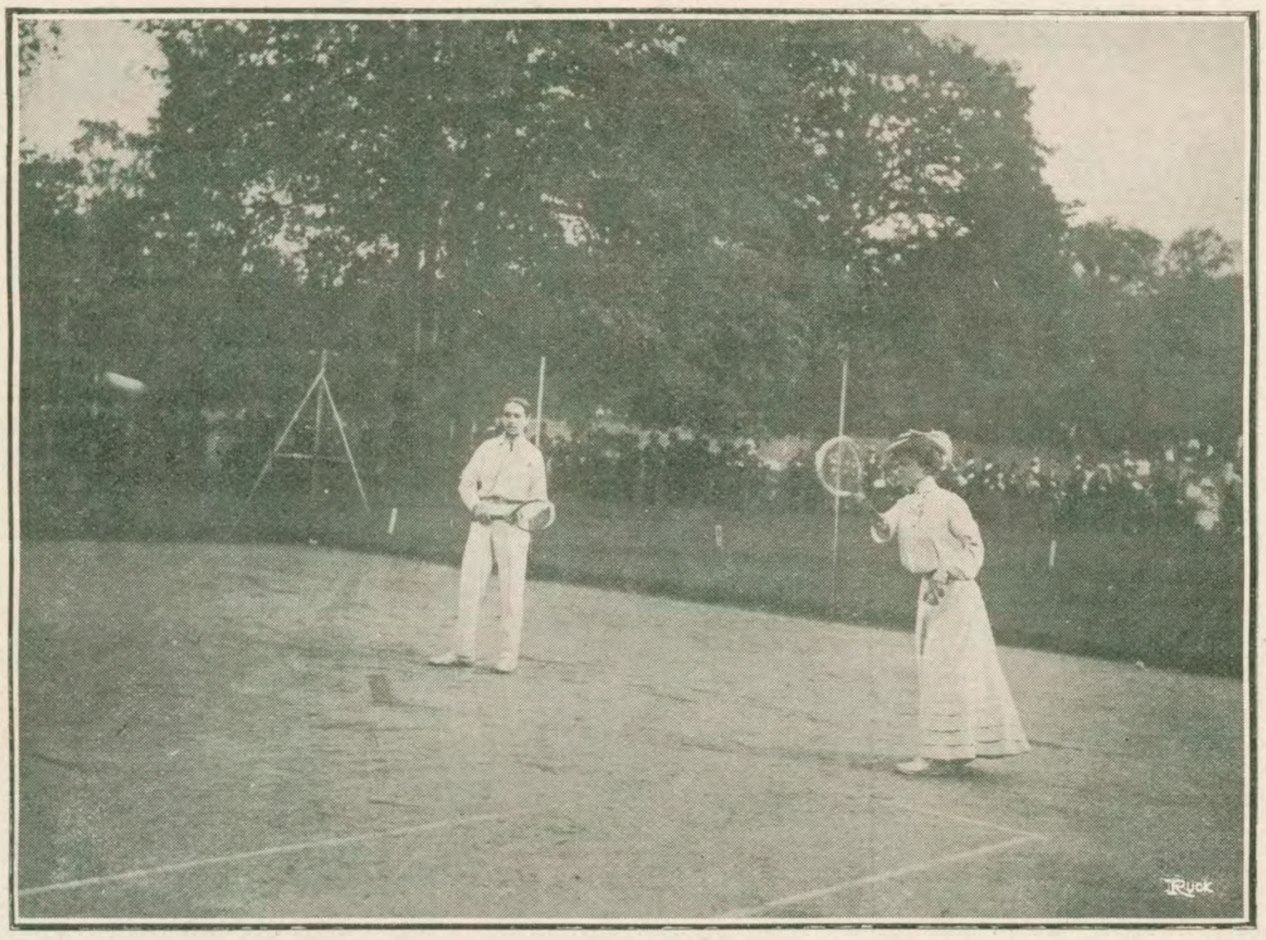
Zambeau et Germot.
Germot est, après Decugis, le meilleur joueur français. Zambeau et lui constituent une équipe redoutable.

Est-ce ce même souci ou l'absence de beaux prix qui empêche les gentlemen eux-mêmes de s'engager en nombre dans ces épreuves? Les deux, ont pensé les dirigeants de l'Union, qui, dans leur sollicitude, avaient réservé aux éliminés des deux premiers tours des Coupes de consolation. Mais il se trouva qu'un membre de la commission de l'U. S. F. S. A., joueur de valeur, M. Allan H. Muhr, eut la « malechance » de se laisser battre dans les deux championnats et gagna « avec le sourire » les deux précieuses Coupes. Ainsi un dirigeant, en s'adjugeant cette épreuve réservée aux humbles, contribuait à détruire ce qu'il avait aidé à édifier!

On divisera cette années les championnats en deux séries : c'est un remède, souhaitons qu'il soit efficace. En somme, du spectacle de ces championnats nationaux, nous tirons deux constatations : la valeur réelle de quelques joueurs français, en petit nombre, et qu'une soif ardente de prix de valeur est le principal mobile d'action de nos amateurs. Un coup d'œil sur la période internationale de la saison va nous affermir dans ces deux opinions.

Les tournois internationaux A Wimbledon se disputait en juin la Coupe Davis, épreuve internationale par équipes. Max Decugis et Germot nous représentaient. Oh! elle ne brilla guère, l'équipe française! Decugis, hors de forme, fut battu à plates coutures par les Américains Larned et Clothier; Germot fit meilleure figure et réussit à prendre un set à Clothier. Dans le doubles nos deux représentants n'existèrent pas contre Ward et Wright. Quelles sont les causes de cet échec complet? La première, et la meilleure, c'est que nos joueurs avaient à faire à bien plus forts qu'eux. Puis les matches

Muhr.
Bon joueur de tennis, excellent footballer, boxeur consommé. Aucun sport ne lui est étranger.



Un excellent double mixte.

M: Max Decugis en compagnie de sa jeune femme, née Flameng, constitue une des équipes les plus redoutables de France.

étaient disputés sur l'herbe, ce qui a dû gêner beaucoup Decugis en particulier. Enfin, le fameux service coupé à l'américaine a dû fréquemment faire sortir Germot de son excellent caractère.

En août, nos impeccables champions vont « écumer » les stations balnéaires. A Trouville-Mer et autres lieux de plaisance, ils se précipitent à la curée. Ils ont parfois la surprise désagréable d'y rencontrer de bonnes raquettes étrangères. Le Havre et Dinard leur réservent surtout des émois.

Le tournoi d'Etretat fut un triomphe pour Germot. Dans le simple il défit l'Américain Rhodes, qui n'est pas du tout un colosse ; et dans le double l'équipe Muhr-Germot fut grande. Mlle Domange gagna la Coupe de la *Vie au Grand Air* contre Mlle Crétu, qui n'a jamais si bien joué.

La semaine suivante, au Havre, Hough et Flavelle, représentant l'élément anglais, furent battus par Germot, décidément dans une forme exceptionnelle. Flavelle gagna un set, mais Hough dut se contenter de manquer d'en gagner un. Quant à Muhr il fut, contre toute attente, battu par Boissaye. Il n'y avait pourtant pas de Coupe de l'Union... Le double vit la revanche de Hough-Flavelle, sur Muhr-Germot.

Les derniers tournois Au tournoi de Dinard, disputé en septembre, une horde d'Anglo-Saxons s'abattit sur la plage. Nos compatriotes Mlle Katie Gillou, Meunier, Surcouf et J. Combemale, soutinrent seuls le choc de la plupart des cracks d'Outre-Manche. La Coupe pour messieurs revint à Hillyard, qui battit par 3 sets à 1 l'Australien Norman Brookes, résultat qui étonna, mais explicable par ce fait que Brookes n'avait jamais joué sur des courts de terre battue, tandis que Hillyard, qui fréquente Hombourg, est très habitué aux courts européens. A Dinard le tenant de la Coupe ne joue que contre le gagnant des éliminatoires; ce match ne put avoir lieu, Eaves s'étant donné un « coup de fouet ». Dans la Coupe pour dames miss Douglass eut peine à éliminer Mrs Hillyard, une des joueuses les plus scientifiques que l'on puisse voir. Mlle K. Gillou, tenante de la Coupe, dut, malgré la fougue de son jeu, s'incliner devant l'ex-championne d'Angleterre, qui triompha grâce à sa régularité et à sa précision, par 6-3 et 6-4. Le championnat mixte revint à Brookes et Mrs Hillyard qui battirent Parker et miss Eastlake Smith.

Des joueurs, presque exclusivement anglais, disputèrent le tournoi du Touquet. Signalons seulement la victoire de l'excellent joueur français Mengin dans le handicap des vétérans.

En Suisse, Mlle Masson triompha, battant deux fois miss Brooksmith, joueuse de valeur, et gagnant à Lucerne le simple pour dames et le double mixte. A Montieux, Robert Wallet remporta le championnat de Suisse, battant dans la finale le Lyonnais Gautier, très en progrès.

Que conclure de cette brève revue de la saison ? Il ne nous semble pas que la valeur des joueurs français ait beaucoup augmenté depuis un an. Si l'on excepte Germot, Decugis, Worth, A. Vacherot, Aymé et R. Wallet, aucun de nos cracks n'apparaît capable de résister à un joueur anglais de première classe. Il en est de même, à plus forte raison, des dames, qui, à part Mlle K. Gillou, Mlle de Pfeffel et Mlle Masson, pratiquent le tennis plutôt par hygiène élégante que pour réaliser des progres. Nous nous sommes déjà attendri comme il convenait sur le cas désespéré de celles-ci. Mais ne pourrions-nous rêver pour ceux-là un avenir meilleur, s'ils se mettaient à préférer des défaites fécondes en enseignements à leur trop faciles victoires de collectionneurs d'objets d'art?

FERNAND BIDAULT.

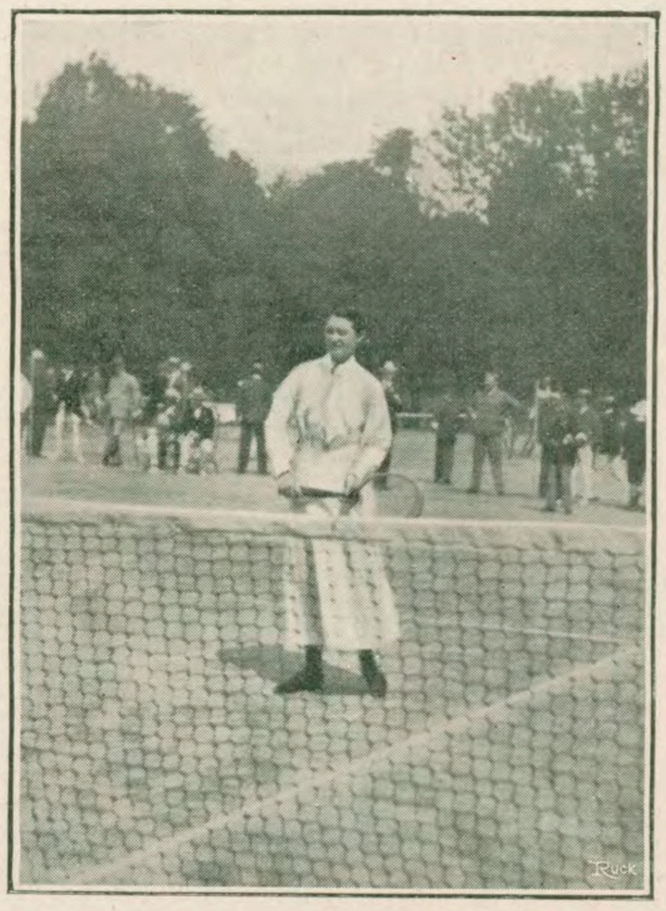
Mlle Katie Gillou,

qui vient d'épouser le lieutenant Fenwick, gagnante de nombreux tournois en France.

Nous pouvons fournir à nos lecteurs la collection brochée de la Vie au Grand Air, *qui contient dans ses 8 volumes l'histoire complète et illustrée du sport dans ces huit dernières années.*

Nous livrons ces collections au prix de 50 francs l'année 1898—extrêmement rare — de 18 francs jusqu'en 1904 inclusivement et de 24 francs pour 1905.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le sport



Miss Lowther,

la meilleure joueuse de tennis européenne, excelle dans tous les sports.

LE CHAMPION DE TENNIS DOHERTY

Le nouvel album de Sem vient de paraître. Tout Monte-Carlo y défile. Jamais la verve outrancière du célebre caricaturiste n'a été mieux inspirée, et le succès est prodigieux. Voici, détaché de cet album, que tous voudront feuilleter, le grand champion de tennis Doherty, croqué sur le vif au moment où il sert une de ces balles difficiles dont il a le secret.

BLOC-NOTES

SPORTS ATHLÉTIQUES

VIEUX PRÉJUGÉS

Les sociétés athlétiques d'amateurs dont la course à pied constitue une des principales raisons d'être et qui possèdent un terrain spécial viennent d'effectuer ce qu'elles appellent leur « réouverture » avec un peu trop de pompe, à mon sens.

Ces « premières » se sont en effet déroulées devant quelques douzaines de spectateurs tous parents ou amis des concurrents et à part une ou deux réunions exceptionnelles, il en sera de même pendant toute la saison pédestre. Notez que les clubs intéressés ne s'en plaignent pas du tout et paraissent même d'avis que tout est ainsi pour le mieux dans le meilleur des mondes athlétiques. Il est de fait que ces petites réunions de famille où chacun, officiels et coureurs, flâne à son aise sans avoir à redouter la critique ou les réclamations d'un public absent, sont délicieuses.

On est pourtant en droit de se demander si, dans l'intérêt, même du sport, il ne serait pas à souhaiter qu'au moins, de temps à autre, nous prenions exemple sur nos maîtres les Anglais et les Américains en donnant au contraire à nos meetings athlétiques les encouragements moraux... et monétaires du grand public. La thèse des dirigeants de l'U. S. F. S. A., je le sais, est diamétralement opposée à cette façon de voir et chaque fois qu'il a été question d'une tentative sérieuse dans ce sens, il ont su s'y opposer. Reste à savoir si la vérité est bien de ce côté.

Il me semble que sans rien exagérer, c'est-à-dire sans transformer le sport pédestre amateur en un vulgaire spectacle, on pourait essayer d'amener à lui la grande foule, qui n'en soupçonne même pas les beautés. C'est grâce à leur façon de procéder que les races anglo-saxonnes produisent chaque saison une pépinière de champions.

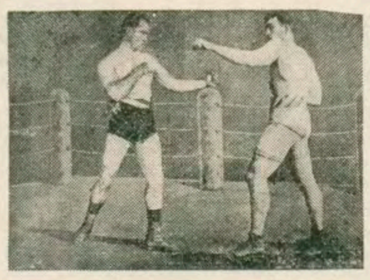
Pourquoi n'essaierions-nous pas d'en faire autant, au lieu de nous cantonner dans de vieux préjugés dont chaque jour accentue la désuétude ?

VICTOR BREYER.

Dans quelques jours vont commencer les *Jeux Olympiques* qui se disputeront à Athènes sur le terrain idéal du Stade. Tous les meilleurs athlètes amateurs du monde s'y rencontreront dans des épreuves qui auront un retentissement considérable. La *Vie au Grand Air*, fidèle à son principe d'être le périodique non-seulement le plus luxueux, mais encore le mieux informé de tous les organes sportifs, a décidé d'envoyer à cette gigantesque manifestation un correspondant spécial, M. Mohr. Nos lecteurs seront tenus ainsi au courant de toutes les courses et de tous les incidents et pourront, grâce à nos nombreuses illustrations, en suivre les diverses phases.

LA RETRAITE DE JEFFRIES

Le grand champion de boxe, Jim Jeffries, a décidé d'abandonner le sport qui fit sa fortune. « Sa Majesté le Cogneur », ainsi qu'on le surnomme en Amérique, n'est plus qu'un bon géant, doux et affable, qui vit paisiblement à la campagne où il laboure des champs sous le soleil brûlant de Californie. Il a acheté une petite ferme à Burbant, près de Los Angelès et se consacre à l'élevage. Il a épousé il y a quelques années, à l'époque où tout le monde tremblait encore devant lui, une délicieuse Américaine du Sud, et c'est avec sa jeune femme qu'il fait son petit Cincinnatus.



Jeffries contre Sharkey. L'un des plus beaux matches de la carrière de Jeffries.

Voici d'ailleurs les extraits d'une lettre écrite par Jeffries à l'un de ses amis :

« ... Je fais enfin quelque chose d'utile, et emploie ainsi la force que m'a donné Dieu. J'ai soixante têtes de chevaux, deux vaches, un taureau, cent moutons et quatre hommes de louage. Je suis bien parti, et espère posséder trois fois autant dans trois ans. »

Souhaitons que ces espérances se réalisent !

CHAMPS DE JEUX

Les jardins et les places sont les poumons des cités.

« La lumière du soleil, les prairies et les champs de jeux, voilà, dit Mosso, des biens indispensables à la jeunesse.

« Le grand air et les jeux gymniques nous libèrent des germes morbides et la saine fatigue des exercices physiques tue les germes de l'immoralité. »

Verrons-nous dans un avenir prochain, tout autour de Paris, se réserver ces grands espaces libres demandés par les hygiénistes et les sportsmen !

A Boston, ville de 500.000 habitants, on peut citer une quinzaine de champs de jeux ayant tous plus de dix mille mètres carrés de surface; quelques-uns, comme Franklin-Field-Billings-Field, ont 50.000 mètres carrés.

Le plus vaste, Franklin-Park dépasse cinq cent mille mètres carrés, soit à peu près la totalité des surfaces gazonnées qui ornent notre capitale.

SPORTS DE COMBAT

Chez les Bayottes, peuplade de la Casamance, les sports ont une valeur et une importance considérable.

... Les différends entre familles sont souvent réglés en champ clos, par des combattants choisis parmi les membres respectifs de chacune d'elles.

Ces duels sont fort appréciés des gens qui s'en font une fête.

La lutte se continue sans trêve jusqu'à ce qu'un des champions morde la poussière ou s'avoue vaincu.

Quelquefois des villages entiers prennent intérêt à cette sorte de jugement de Dieu.

Le vainqueur est porté en triomphe et les femmes chantent ses louanges au tam-tam et dansent son triomphe.

... La renommé transmet leurs noms de génération en génération, en faisant d'eux des héros de légende.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AVIRON

Putney. — Cambridge bat Oxford par 5 longueurs.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 8 avril.

Reims — *Championnat militaire* : 43e d'infanterie de Lille, bat par 13 buts à 0 le 94e d'infanterie à Bar-le-Duc.

FOOTBALL RUGBY

Championnat de France : Le Stade Bordelais bat le Stade Français par 3 points à 0. U. A. du Lycée de Dijon bat le Stade Nantais par 13 points à 12.

CONCOURS HIPPIQUE

Luudi 2 avril.

Prix des Régiments (1re *section*) : 1. Bulletin Rose (lieutenant Daguilhon-Pujol); 2. Miss Dolly (capitaine Maillard); 3. Marjolaine (capitaine Crousse).

Mardi 3 avril.

Prix des Régiments (2e *section*) : 1. Roméo (lieutenant Lussigny), 2. Whydah (lieutenant du Gardier); 3. Coquelicot (lieutenant de Mierry).

Mercredi 4 avril.

Prix de Circonscription. : 1. Ibérie (capitaine Godchau); 2. Saturne (capitaine Crousse); 3. Marjolaine capitaine Crousse).

Jeudi 5 avril.

Prix des Veneurs : 1. Marjolaine (capitaine Crousse); 2. Fauvette (lieutenant Lecompte-Boinet); 3. Bulletin Rose (lieutenant Daguilhon-Pujol).

Vendredi 6 avril.

Prix Moncey. — 1. Lucques (lieutenant Cromback); 2. Fauvette (lieutenant Lecompte-Boinet); 3. Paduoe (lieutenant Chavanne de Dalmass).

Samedi 7 avril.

Championnat du Cheval d'Armes : 1. Parana (Capitaine Bernard); 2. Carton (lieutenant Dadvisard); 3. Lawe (lieutenant Virmont).

Dimanche 8 avril.

Prix Mornay : 1. Lutin (M. Crousse); 2. Silvio (M. Daguilhon-Pujol); 3. Clear Glen (M. Haentjens).

COURSES

Mardi 3 avril.

Maisons-Laffite. — *Prix Lagrange :* (2.000 m.) : 1. Prestige, à M. Vanderbilt (Ransch); 2 Querido; 3. Procope. (4 partants.)

Jeudi 5 avril.

Auteuil. — *Prix de la Société d'Encouragement* (2.3000 m.) : 1. Fier. à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Syriaque; 3. Relancé. (7 partants.)

Prix de la Société des Steeple-Chases de France (4.200 m.) : 1. Burgrave II, à M. Gaston Dreyfus (Duffy); 2. Emplâtre; 3. Borda IV. (9 partants.)

Prix de la Société sportive d'Encouragement (3.100 m.) : 1. Vieux Jeu, à M. Jean Stern (A. Carter); 2. Condé II; 3. Œillade. (7 partants.)

Vendredi 6 avril.

Maisons-Laffitte. — *Prix Lutin* (2.500 m.) : 1. Magon, à M. Maurice Caillault (J. Reift); 2. Petit Frère; 3. North Pole. (9 partants.)

Samedi 7 avril.

Saint-Cloud. — *Prix Bayadère* (2.400 m.) : 1. Dormeuse, à M. Lallouet (Métivier); 2. Danette; 3. Demi-Vierge. (10 partants.)

Prix d'Essai (2.400 m.) : 1. Diogène, à M. Lallouet (Lallouet fils); 2. Destrier; 3. Damoiseau. (9 partants.)

Dimanche 8 avril.

Longchamp. — *Prix Hocquarl* (2.400 m.) : 1. Maintenon, à M. Vanderbilt (Ransch); 2. Saïtapharnès; 3. Marly. (19 partants.)

Prix de la Seine. — 1. Moulins la Marche, à M. Lieux (Ransch); 2. Neuil. (2 partants.)

Prix Biennal (3.000 m.) : 1. Génial, à M. Ed. Blanc (G. Stern); 2. Strozzi; 3. Ecots. (4 partants.)

SPORT HIPPIQUE

SPORT ET CHARITÉ

Au lendemain de l'épouvantable catastrophe de Courrières, l'inépuisable charité que la France sait si souvent retrouver, se manifesta de mille façons. Chacun apporta son obole, son activité, son intelligence, son talent à l'organisation d'une fête ou d'une soirée dont le produit sera employé à soulager les veuves et les enfants des victimes.

Le monde sportif ne fut pas le dernier à s'intéresser à cette manifestation grandiose de charité, et sous le haut patronage des cinq grandes sociétés le courses : la Société d'Encouragement, la Société des Steeple-chases de France, la Société du sport de France, la Société du demi-sang et la Société sportive d'encouragement, une réunion mixte fut organisée à Auteuil. Dans le cadre charmant du coquet hippodrome, les épreuves furent disputées avec un immense succès.

La recette fut magnifique et dépassa ce que les plus optimistes avaient espéré. Dans un superbe élan de générosité, les propriétaires gagnants abandonnèrent à l'œuvre la presque totalité des prix que leurs chevaux remportèrent, et l'offrande personnelle de M. le Président de la République, qui assistait à la réunion, permit aux organisateurs de remettre au Comité de répartition des secours une somme de plus de 150.000 francs.

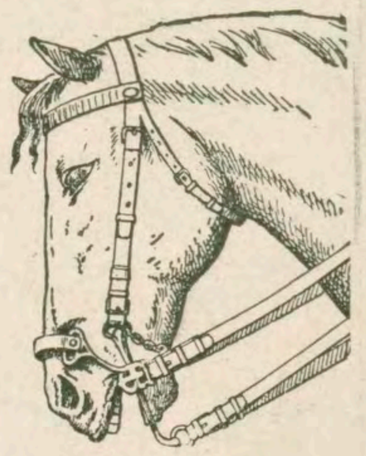
PAUL MÉGNIN.

UNE MUSETTE-MANGEOIRE PRATIQUE

Un modeste dessinateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, grand ami des chevaux, a remarqué, comme beaucoup d'entre nous, que les chevaux auxquels on donnait leur avoine en cours de route, traînaient à terre leur musette mangeoire. Aussi a-t-il imaginé une musette qui supprime cet inconvénient : il a adapté aux deux côtés de la musette un petit ressort à boudin dont la détente est calculée suivant la poids de l'avoine. Ainsi à mesure que l'avoine est mangé le fond de la musette remonte et le cheval n'est plus obligé de traîner sa musette à terre et souvent dans la boue.

UN MORS POUR LES CHEVAUX EMBALLEURS

Ce mors, inventé par M. Lamarque, est destiné à arrêter —sans douleur — les chevaux emballés : il fonctionne automatiquement et mathématiquement mais sans force. Ce mors supprime l'appui du canon du mors sur les bancs. Suspendu, comme tous les mors aux boucles de la bride, il est maintenu en l'air par la petite muserole qui relie les deux ailettes. Que le cheval ouvre la bouche ou la tienne fermée, le mors reste toujours à la même place, le canon fleurant la voûte palatine. En tirant sur les rênes pour ralentir, arrêter ou reculer, le mors retenu par la petite muserolle qui relie les ailettes ne peut revenir en arrière; il pivote, les tiges giratoires commencent leur évolution par l'appel de la main de bride, en même temps que les ailettes viennent graduellement et mathématiquement s'appliquer sur les fosses nasales et de haut en bas. Quand le mors arrive à une inclinaison de 45° les ailettes ont obstrué les fosses nasales; le cheval n'attend jamais que l'on arrive à cette pression pour obéir; il comprend qu'on peut le priver d'air, et c'est cette crainte seule qui le porte à l'obéissance.



LE ROI D'ESPAGNE AU TIR AUX PIGEONS

En Espagne certains tirs aux pigeons sont installés de façon très pratique et les tireurs peuvent se croire à la chasse. Tandis que dans les tirs spéciaux de France, les pigeons sont cachés exactement devant le tireur, qui tire en ligne droite, en Espagne, les tireurs sont placés au centre, — des brasi métalliques les garantissent des plombs égarés, — les pigeons sont lachés d'une immense boîte qui s'ouvre au centre des tireurs, qui ne doivent épauler que lorsque les oiseaux sont en vol. C'est plus se rapprocher de la réalité.

LES FIELD-TRIALS DU CLUB FRANÇAIS

Les concours de chasse organisés par le Club Français auront lieu comme les années précédentes à Ressons-sur-Matz, arrondissement de Compiègne (Oise), sur la chasse de M. Prudhommeaux et terres voisines, mises gracieusement à sa disposition par les propriétaires riverains, les 24 et 25 avril prochain.

Ils comprendront deux épreuves : 1° Pour Puppies Griffon poil dur de tous pays, nés depuis le 1er janvier 1905 (bona fide) de race pure, inscrits ou en instance d'inscription au G. S. B.; 2° Pour Griffons de tout âge et de tous pays (bona fide) de race pure, inscrits ou en instance d'inscription au G. S. B.

Le programme des récompenses consistant en prix espèces et prix spéciaux sera publié ultérieurement.

S'adresser pour tous renseignements à M. Prudhommeaux, Président du Club Français, 1, rue Milton, Paris.

LES CHEVAUX DE SELLE A L'ETRIER

Chaque année, sitôt après la clôture du Concours Hippique la société équestre l'Etrier, que préside avec sa très haute compétence le comte Maurice de Cossé-Brissac, organise une présentation de chevaux de selle — pour gentlemen et officiers, pour officiers seuls et pour les marchands et professionnels — cette dernière division comporte des chevaux montés par des dames : aux deux dernières catégories est offert un prix spécial de haute école.

LES AMÉRICAINS AUX JEUX OLYMPIQUES

Une équipe formidable dans une forme parfaite et qui espère écraser les représentants du vieux continent

Schwarz.
prendra part aux épreuves de natation.

Il y a quelques jours, s'embarquaient sur le steamer *Barbarossa* les 24 athlètes destinés à soutenir les couleurs américaines dans les Jeux Olympiques.

Comme bien l'on pense, les Américains, qui ne sont pas ennemis du bluff, tant s'en faut, disent monts et merveilles de leurs représentants, et, somme toute, ils n'ont pas tort, car les athlètes yankees qu'il nous fut donné d'apprécier lors de l'inoubliable meeting de l'Exposition de 1900, nous ont montré quelles merveilles un entraînement scientifique peut faire accomplir aux boys de United States.

Pourtant il est une ombre à ce tableau, et les Américains ont eux-mêmes été obligés d'en convenir.

Excellents en vitesse, médiocres en fond S'ils espèrent se couvrir de gloire en vitesse pure, en haies et dans les concours, ils n'ont qu'une confiance limitée dans la valeur de leurs coureurs de demi-fond et de grand fond. Et ceci nous amène à cette constatation que jamais, ou presque (Corneff, l'ex-recordman du mille était si peu Américain), les Universités pourtant nombreuses de là-bas, pas plus que les innombrables et riches clubs des grandes villes américaines n'ont été à même de produire sur les distances un peu longues un vrai champion.

A quoi cela tient-il ? A la race ? je ne le crois pas, car il n'y a pas de raison pour que des énergiques comme sont les Yankees ne puissent faire du fond.

A un entraînement mal compris ? Peut-être.

Toutefois, les résultats sont là pour établir le fait.

Malgré tout, les Américains espèrent bien remporter le plus grand nombre de victoires dans l'ensemble des concours athlétiques du Stade et ne se voient que légèrement menacés par leurs adversaires anglais.

Moulton.
Il est désigné pour le saut en longueur avec élan

Voici quelques noms d'athlètes Quelques noms parmi ceux des 24 choisis pour défendre le drapeau étoilé.

Sur les haies : Friend. Est-ce un nouveau Kraenzein ?

On peut en douter car Kraenzlein fut unique.

Pour le quart de mille Lawson Robertson.

Pour le demi-mille, d'abord E. Parsons, un petit athlète rablé qui a fait la distance en 1 m. 54 s. et F. Pilguin.

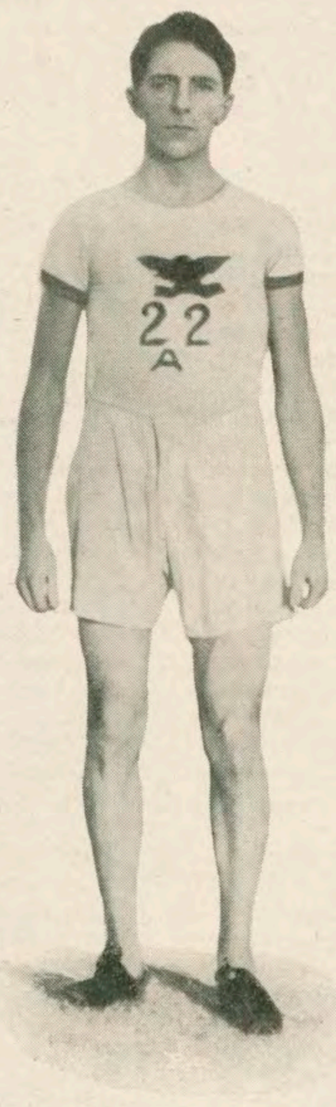
Sur le mille, Shepherd, qui a couvert la distance en 4 m. 22 s. sur piste en planche, Colin et Sullivan.

Pour les 5 milles, des athlètes trop massifs aux jambes trop musclées, Frank, Banhop.

Pour les sauts Moulton, F.-B. Connolly et T.-E. Coronan.

Les 42 kilomètres et demi de la course de Marathon verront Colin et Sullivan.

Enfin, parmi les nageurs, Schwarz.



Frank.
Représente l'Amérique pour les cinq milles.

Coronan.
Un rival de Gonder qui sera sans doute battu par ce dernier au saut à la perche.

Ce qui montre bien que les Yankees veulent gagner, c'est qu'à bord ils ont tout ce qu'il faut pour s'entraîner et qu'ils espèrent, durant la traversée, ne rien perdre de la forme éblouissante qu'ils ont acquise en cette fin d'hiver.

Abstention des Universités américaines Il est regrettable que le team américain ne comprenne pas ceux des champions de l'Université de Pensylvanie qui étaient venus l'an dernier disputer les championnats d'Angleterre, car vraiment les quatre hommes de Philadelphie étaient des athlètes de grande classe, l'un d'eux, du reste, Hyman, s'est couvert de gloire à Standford Bridge.

Les journaux américains nous avaient pourtant fait entrevoir leur départ pour Athènes, mais les examens sont venus contrecarrer tous ces projets et quoi qu'en ait dit, l'an dernier, le *New York Herald*, le merveilleux Taylor ne gagnera pas le championnat de 400 mètres.

Ce qui frappe, dès le premier examen, dans les athlètes d'outre-Atlantique, de ceux qui vont à Athènes comme de ceux qui nous vinrent en 1900, est le développement extraordinaire des muscles des jambes. On pourra s'en rendre compte dans les photographies ci-jointes.

Cuisses et mollets sont énormes, avec des muscles saillants et détachés comme dans des écorchés, les genoux, surtout sont intéressants à étudier avec des bosses et des trous d'une agréable originalité.

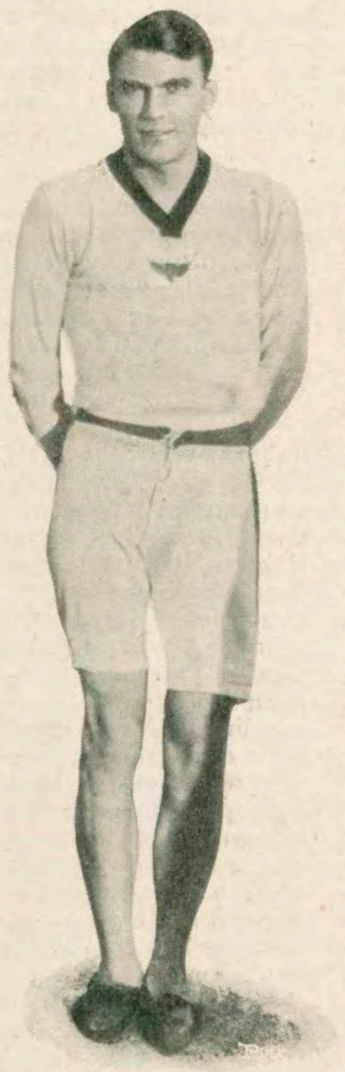
C'est là qu'on reconnaît les résultats de l'entraînement spécial auquel sont soumis les Américains, entraînement qui n'a rien d'empirique et dont les professeurs sont de véritables gens de science, qui moulent les muscles d'une jambe de coureur comme un sculpteur travaille la glaise.

Quand obtiendrons-nous, en France, des athlètes aussi parfaits ? aurons-nous jamais un homme sachant ce qu'il faut faire d'un autre homme pour en faire un champion ?

J'aurai le plaisir de juger par moi-même de la valeur des champions qui nous arrivent d'outre-Océan, puisque l'honneur m'échoit de rencontrer au moins quelques-uns d'entre eux.

L. DE FLEURAC.

Friend.
Redoutable pour le 110 m. haies.



Banhop.
Il disputera les cinq milles.

LES HIPPODROMES MODÈLES

Par F. CHARRON

M. F. Charron répond aux critiques qu'a soulevé son article sur l'hippodrome idéal — L'éminent sportsman estime, à juste titre, que le but du sport est l'amélioration de la vitesse

L'article de F. Charron paru dans notre numéro du 16 mars, sur l'Hippodrome idéal, a soulevé, comme on pouvait s'y attendre, une véritable émotion dans les milieux hippiques où les innovations sont toujours accueillies avec une certaine défiance. Deux de nos confrères Saint-Georges, dans Auteuil-Longchamp *et Romain dans le* Sport Universel Illustré, *se sont livrés à des critiques sévères des idées de notre collaborateur, en particulier de sa proposition de relèvement des virages. Ils reprochent à M. Charron de créer des pistes factices, de supprimer l'effort au profit du mécanisme et de ramener l'institution des courses à un chronométrage de vitesse. Notre collaborateur répond aujourd'hui à ces critiques. Ce nouvel article sera, nous en sommes sûrs, très remarqué.*

Lorsque j'ai demandé qu'on appliquât aux hippodromes les tournants relevés théoriquement suivant le rayon et la vitesse, j'étais loin de m'attendre à voir cette application — qui est du reste très fréquente en Amérique — critiquée aussi vigoureusement par deux écrivains des plus en vue du sport hippique : l'un Saint-Georges, l'auteur des chroniques si intéressantes qui paraissent dans *Auteuil-Longchamp;* l'autre, Romain, du *Sport Universel illustré*, que je considère comme l'un des hommes les plus remarquables par la connaissance du cheval.

Je regrette, en ce moment surtout, de ne pouvoir manier la plume comme un guidon de bicyclette ou un volant d'automobile, mais je vais néanmoins essayer de convaincre mes deux aimables contradicteurs et tous ceux, trop nombreux, hélas ! qui partagent leur avis.

N'ai-je pas entendu, ces jours derniers, un commissaire des courses me dire qu'avec les tournants relevés on arriverait à avoir des pistes factices... Je m'élève énergiquement contre de telles idées, car je considère que ce sont plutôt les pistes actuelles qui sont des pistes factices, puisque de tout temps elles ont autorisé la défaite du meilleur cheval.

On a pu voir le Derby gagné par des chevaux qui n'ont jamais pu répéter cette performance, car ils avaient gagné par surprise, la piste de Chantilly étant à mon avis, avec ses tournants relevés en sens inverse, la piste la plus fausse qui existe; elle permet toutes les bousculades, les atteintes et la mise hors de course du bon cheval, car de deux choses l'une : ou le cheval devra sacrifier sa chance en prenant la tête en entrant dans le tournant, c'est-à-dire à près de 1.000 mètres du poteau d'arrivée, ou il fera une course d'attente et s'exposera — étant dans le peloton — à se voir bousculé, serré, rejeté en dehors par un cheval entraîné hors du rayon par la force centrifuge, et pendant ce temps, comme un cheval quelconque pourra profiter de ces incidents de course pour se faufiler à la corde et prendre quelques longueurs quelquefois impossibles à rattraper. J'ai donc le droit de dire que les courses faites sur des hippodromes aussi défectueux sont des courses factices, et je crois pouvoir le démontrer par des exemples.

Poussons un instant, si vous le voulez bien, les choses à l'extrême, et faisons courir le Grand Prix sur l'Hippodrome d'Angers, par exemple. Je cite cet hippodrome parce que je le connais particulièrement, puisque c'est le champ de courses de ma ville natale et que j'y ai monté de nombreuses fois. A quel résultat arriverait-on ? Je suis persuadé que si 12 chevaux se mettaient en ligne sur six courses répétées il y aurait au moins quatre résultats différents. La raison en est que les lignes droites sont plus ou moins tortueuses que les tournants sont mal tracés, aboutissant à des angles aigus — comme à Maisons-Laffitte, Chantilly, Saint-Cloud, — et qu'il en résulte alors des arrêts brusques, des glissements, des entraînements en dehors de la courbe normale, et le meilleur cheval (qui n'est pas forcément en tête) peut malheureusement être pris dans la bousculade et être mis hors de course.

Je parierais bien que mes deux aimables contradicteurs — pas plus que bon nombre de ceux qui partagent leur avis — n'ont jamais vu 15 ou 20 chevaux aborder ensemble le dernier tournant de Chantilly. Je ne parle pas de la vue des tribunes avec des jumelles et 600 mètres de distance, mais sur place, — sans leur demander de monter dans ces courses. Je suis certain que s'ils veulent bien faire cette expérience leur jugement se modifiera entièrement.

Qu'ils interrogent seulement les jockeys qui sont les principaux acteurs et dont l'opinion a quelque valeur; je suis certain que leur avis sera conforme à ma manière de voir.

Hebron et Procope à Nice.

L'hippodrome de Nice me fournit cette année un autre excellent exemple de ce que j'avance. En 1905, tournants plats (système centenaire et rétrograde), que se passe-t-il dans le Grand Prix ? Quel est le meilleur cheval avant la course ? Indiscutablement Hébron. Résultat ? Brat premier. Pourquoi ? Tout simplement parce que dans le dernier tournant, Hébron a été emmené au large par un cheval qui a suivi les règles de la force centrifuge pendant que son concurrent plus heureux passait en dedans et se mettait hors d'atteinte. Ce sont, du reste, tous les journaux qui me donnent cette version, et je la crois très exacte.

En 1906, tournants relevés (système rationnel). Premier, Procope; second, Moulins La Marche rendant vingt et quelques livres à la gagnante. Le lendemain dans la presse, on constate que ce qu'on avait laissé prévoir la veille s'est réalisé et que Moulins La Marche ne pouvait pas rendre ce poids à Procope. La course avait été régulière de bout en bout, c'est-à-dire qu'en recommençant la course, on appuierait de nouveau la chance de Procope contre celle de Moulins La Marche, tandis qu'en 1905, la course entre Hébron et Brat eût-elle été recourue qu'on eût encore pris Hébron et qu'il y aurait eu de grosses chances pour que ce dernier fût vainqueur, en admettant que le même accident ne se renouvelle pas exactement dans les mêmes conditions.

Pourquoi ces deux anomalies ? Tout simplement parce que la piste de 1905 était défectueuse et qu'à cause de ses tournants le résultat de la course était faussé.

Est-ce le résultat qu'on cherche dans les courses ? Je ne le crois pas.

Je sais qu'on a invoqué la question des aplombs du cheval et que l'on craint de voir gagner un cheval mal établi. Mais cela n'est qu'une échappatoire et il est inutile de vouloir lutter contre les lois physiques qui régissent toute chose qui se meut, quelle que soit la vitesse ou la lenteur de cet objet.

Je crois qu'on peut être tout à fait rassuré à ce sujet, car c'est le contraire qui se produit, étant donné, à mon avis, que dans les conditions actuelles, un cheval panard peut tout aussi bien être quelquefois avantagé dans un tournant, car la pente de son corps par rapport au sol peut se trouver dans ce tournant absolument perpendiculaire avec la ligne de son pied. En un mot, le cheval difforme peut quelquefois, soit en tournant à gauche, soit en tournant à droite, trouver un avantage dans son mauvais aplomb étant donné l'inclinaison anormale du corps du cheval dans les tournants actuels.

L'idéal du sport est l'amélioration de la vitesse.

On m'a reproché de vouloir faire un rapprochement entre les courses de chevaux et les courses de bicyclettes. C'est en effet tout à fait mon idée et j'irai même plus loin.

Je prétends que tous les sports, quels qu'ils soient, doivent tendre vers un seul but : l'amélioration du temps et de la vitesse, et obtenir la plus grande régularité possible.

Pour obtenir cela il faut sans cesse perfectionner. Il est en effet indiscutable que la première piste cycliste de Courbevoie, qui était parfaite pour les vitesse de 1891, et sur laquelle, entre parenthèses, je n'ai pas connu la défaite, ne serait plus du tout suffisante à l'heure actuelle étant donné que les vitesses ont augmenté dans de très grandes proportions.

Je ne serais pas étonné qu'en perfectionnant les hippodromes on arrivât à améliorer la race chevaline, en permettant au meilleur cheval de triompher, car il n'est pas nécessaire d'avoir à craindre sur un hippodrome de plat, où la vitesse doit être le critérium, des accidents de course ou de terrain comme dans les courses d'obstacles, afin d'obtenir un résultat impeccable pour la reproduction.

A mon avis, un cheval qui aura fait une piste parfaite, un mille (1.609 m.) ou 2.000 mètres sans arrêt c'est-à-dire sans que son allure ait été ralentie par un tournant mal fait et qui triomphera de ses concurrents, aura les poumons bien établis et un cœur bien trempé.

Je ne vois pas là-dedans ce que viendrait faire le cheval estropié contre des animaux valides, à moins que ce cheval — comme cela arrive rarement — ait des qualités tellement grandes que malgré de mauvais aplombs ou de mauvais jarrets il possède encore une supériorité intrinsèque sur ses concurrents; mais ce sont des exceptions tellement rares qu'il n'est pas utile d'en parler ici.

Sans vouloir m'écarter trop du sujet, je citerai un homme qui fut au-dessus de tous les autres comme coureur cycliste, je veux parler de Zimmerman. Il était certainement le meilleur homme du monde sur un ou dix kilomètres et s'il avait rencontré Rivierre, le gagnant de Bordeaux-Paris et du Bol d'Or, qui était un homme de premier ordre dans sa spécialité, il l'aurait battu de loin sur toutes les distances. Une préparation de très peu de temps lui eût permis de battre Rivierre, tandis que celui-ci n'eût jamais pu marcher pendant 20 mètres dans le sillage du Yankee volant.

J'ai fait cette digression pour bien prouver que la vitesse seule est une qualité et à mon avis la seule réelle, car on peut toujours, dans les hommes comme dans les chevaux, avec une préparation spéciale, former un athlète pour les grandes distances tandis que dix années ne suffiraient pas pour faire d'un stayer un flyer.

Et j'arrive à cette conclusion qu'il faut donner aux chevaux tous les éléments voulus pour leur permettre d'atteindre leur maximum de vitesse et de force sans que l'habileté ou la hardiesse du jockey puisse intervenir d'une façon trop nette.

Il faut d'ailleurs être aveugle pour ne pas s'apercevoir que les courses ont changé radicalement depuis quelques années, grâce à la monte américaine, et fort heureusement, du reste, au point de vue de la régularité des courses. On n'est plus exposé, à l'heure actuelle, à voir un Roi Jean quelconque gagner des courses importantes sur des chevaux qui auraient pu lui rendre 20 livres et plus, parce que son habile propriétaire, pressentant les ordres donnés aux autres jockeys qui attendaient, faisait mener un faux train en tête à ce Roi Jean qui, à un moment donné, faussait compagnie à ses trop naïfs suivants.

Je terminerai en donnant rendez-vous à mes aimables contradicteurs dans quatre ou cinq ans, s'ils le veulent bien, si nous sommes, comme je l'espère, encore de ce monde, et nous verrons quelle est l'idée qui aura triomphé. J'ai vu quelquefois ralentir le progrès, mais je n'ai jamais vu qu'on pût l'arrêter. L'avenir dira qui de nous a raison.

F. Charron.

Nota. En parlant de l'hippodrome de Longchamp et en le citant comme tournants, mon intention n'est pas de dire que ceux-ci sont parfaits. Ils gagneraient certainement à être relevés, mais comme ils sont de grands rayons, les bousculades sont moins fréquentes.

LES OFFICIERS AU CONCOURS HIPPIQUE

Par le Comte de COMMINGES

Les officiers sont toujours les meilleurs cavaliers, parmi ceux qui prennent part aux concours hippiques. C'est grâce à la Société Hippique Française qu'ils ont atteint cette perfection.

Avant la guerre de 70-71, on ne montait pas à cheval en France, ou si peu ! Un ancien capitaine aux guides me racontait qu'il était interdit aux officiers de monter leurs chevaux en dehors de la manœuvre. Lui, fervent de sport, avait la chance, avec la permission du général comte Fleury, de monter les chevaux de l'empereur, et encore les enfourchait-il en pantalon long de drap fin et à sous-pieds. Ce détail donne la note du genre d'équitation d'extérieur ou militaire en honneur à cette époque.

Après la cruelle leçon de la guerre franco-allemande, un souffle nouveau anima la cavalerie. De vrais généraux, hommes de cheval, des « chefs », ceux-là, donnèrent l'exemple, en exigeant qu'il fût suivi. On peut affirmer que c'est à la guerre de 70 que l'armée doit d'avoir découvert le pur sang, l'anglo-arabe ou le cheval le plus près du sang possible comme seule monture utile à la guerre. Sans nos désastres, nous monterions encore les barbes entiers à longues crinières ou les normands peu améliorés de jadis dont on excusait l'épaisseur en disant qu'ils étaient bien roulés !

Le capitaine Bernard, du 11e cuirassiers, gagnant du Championnat du Cheval d'Armes, sur *Parana*, p. s.

La création de l'Ecole de Saumur. L'Ecole de Saumur, de son côté, créa une pépinière d'instructeurs. Ceux-ci, dans leurs garnisons, firent merveille : l'équitation française d'extérieur était née. Elle n'a pas d'autres origines que la cavalerie militaire, mais il manquait à nos officiers quelque chose, ce que je nommerai « le fin du fin ».

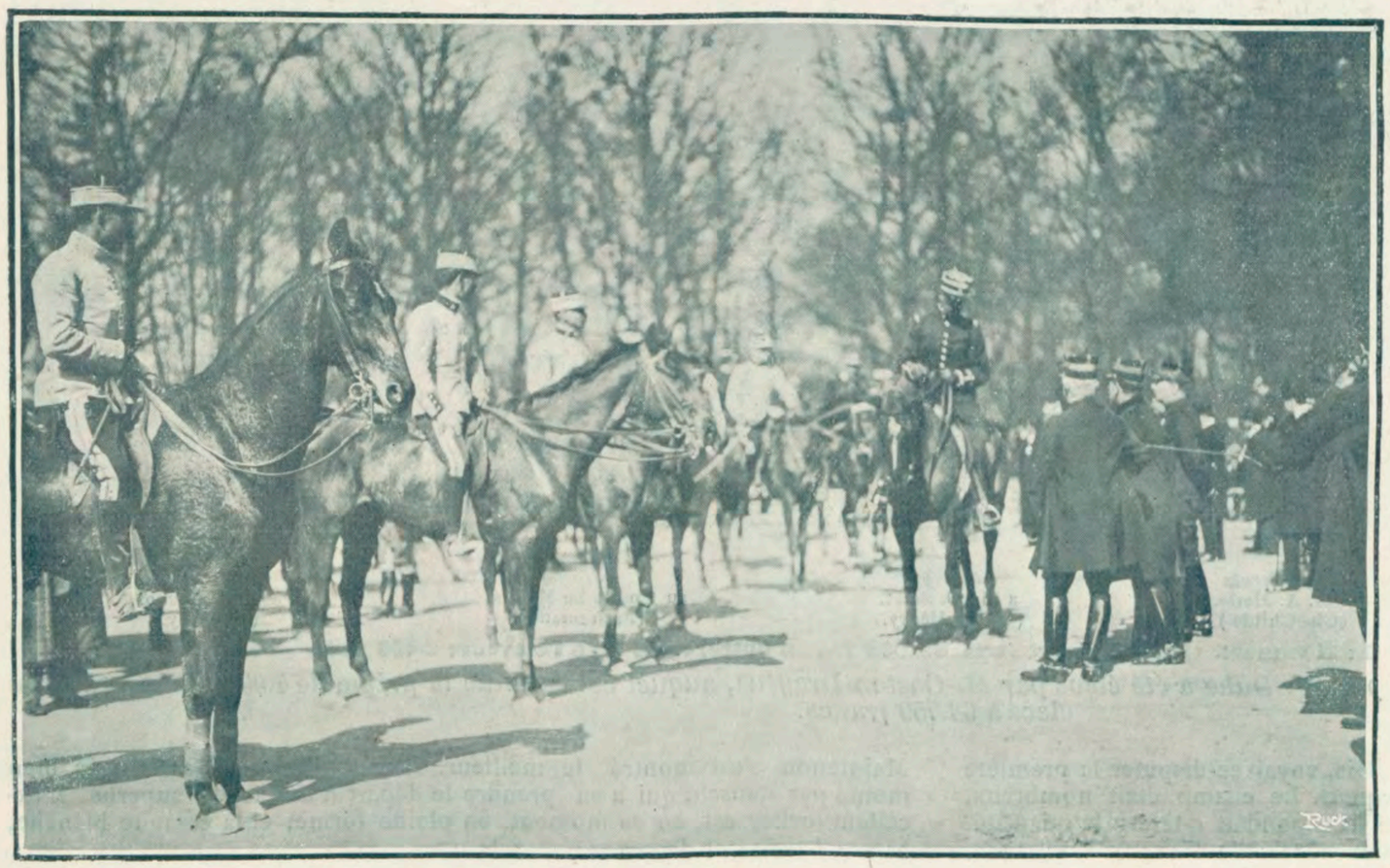
Assurément, les courses eussent pu donner à nos cavaliers militaires cette perfection que doit s'efforcer d'atteindre tout amateur d'équitation « gaillarde ». Mais la participation des officiers aux courses a été tellement entravée par des règlements surannés et intentionnellement restrictifs, que peu d'officiers, en somme, s'y sont adonnés et que beaucoup, après en avoir essayé, ont abandonné, excédés par les difficultés administratives rencontrées et les frais jamais couverts, même par les gagnants.

Ce « fin du fin » de l'extérieur qu'ils eussent pu obtenir dans un pays à mœurs et — si j'ose ainsi parler — à configuration sportive, comme l'Angleterre, jamais, probablement, ils ne l'eussent atteint si la Société hippique française ne leur avait ouvert les portes de ses concours d'obstacles. Ceux qui me font l'honneur de me lire savent bien que la flagornerie ne se rencontre guère sous ma plume, aussi n'ai-je pas que des amis dans le monde du cheval... Mais, je l'affirme bien haut, et c'est l'avis des sportsmen avertis et indépendants, la Société hippique française a rendu les plus grands services à nos cavaliers militaires. Elle leur a fourni les obstacles qu'on ne rencontre plus ou si rarement dans ces campagnes que la petite propriété divise en damier pour le plus grand bien social, mais au plus grand dam cavalier. Elle a fait de nos officiers les virtuoses de l'obstacle. Les hommes de ma génération, c'est-à-dire ceux qui, vers 1880, sortaient de Saint-Cyr ou qui étaient sous-officiers dans les régiments — car les sous-officiers, à cette époque, pouvaient concourir — se souviennent de leurs débuts au vieux palais de l'Industrie, débuts quasi-piteux en comparaison des parcours modernes; on franchissait tant bien que mal, en les renversant le plus souvent, de minimes barrières et, quand on ne s'était pas noyé dans la douve, on était couvert d'applaudissements enthousiastes ! N'accusons pas les seuls cavaliers de ces époques primitives, car ils n'avaient que des chevaux préhistoriques. C'est un axiome que d'affirmer : « Tant vaut la moyenne des chevaux, tant vaut la moyenne des cavaliers. »

Je crois que, quand un pays veut avoir de bons cavaliers militaires, il faut que ses remontes fournissent de bons chevaux. Notre hérédité cavalière s'adaptera toujours aux chevaux les meilleurs, c'est-à-dire les plus près du sang, cela est certain; par contre, les exigences de la guerre moderne ne peuvent se contenter de médiocres chevaux et par suite de médiocres cavaliers.

Les progrès de l'équitation en France. Que de chemin parcouru en équitation d'extérieur, depuis 1880 ! Quelle sélection ! Nous avons vu, d'abord, l'exclusion progressive des gros chevaux lymphatiques, vite « épouffés » par une douzaine d'obstacles à sauter. Bientôt, la vitesse entrant en ligne de compte pour le succès, la suprématie de l'aptitude galopeuse s'affirma et les médiocres chevaux restants disparurent. Ils ne valaient rien au Concours, ils furent jugés valoir aussi peu à la tête des escadrons et même dans le rang.

Le pur-sang, l'anglo-arabe, le cheval près du sang, l'irlandais furent choisis pour les parcours sévères et les raids. Un dressage spécial à la longe les prépara. Ils sautaient « fort » et détendus. Les rènes furent obligées de glisser dans les mains souples et fixes; l'assiette chercha le fond de la selle. Les anciens obstacles devinrent vite insuffisants, malgré les taquets si susceptibles. La hauteur, le nombre, la diversité des barres et des haies, la largeur des rivières augmentèrent et cependant la qualité du cheval près du sang leur resta toujours supérieure. L'équitation des officiers s'adapta à ce mode plus élevé et plus coulant du saut. L'équitation de concours devint à la mode et tenta de jeunes gentlemen fortunés et entreprenants. Ceux-ci, auxquels manquaient, peut-etre, quelques principes scientifiques montaient d'instinct et avec un « culot » énorme. Ni l'argent pour l'acquisition de sauteurs d'origine, ni le temps pour les dresser à l'obstacle



Le jury examinant les concurrents à l'arrivée de la première journée du Championnat du Cheval d'Armes.

— souvent avec trop de truquages — ne leur manquèrent ... Et les obstacles s'élevèrent encore et devinrent encore plus difficiles. Les officiers, qui avaient perdu un moment la tête du mouvement, se reprirent vite. A Saumur, même, on éleva les obstacles courants des diverses pistes et, bientôt, nos officiers montrèrent au monde sportif, un instant abusé, qu'on pouvait aussi bien faire que les spécialistes gentlemen des concours, tout en conservant une position normale, rationnelle et élégante. Je dois reconnaître que les gentlemen ne s'entêtèrent pas et qu'il est très rare aujourd'hui de voir au Concours un habit rouge couché sur l'encolure, les rènes courtes, les bras en avant et les jambes aussi, se contorsionner pour l'obtention d'un saut sensationnel qui leur réussit d'ailleurs tout aussi bien avec une bonne position, devenue très générale à cette heure. Une louable émulation anime les deux éléments civil et militaire et quand les « armes » le cèdent à la « redingote », c'est pour prendre leur revanche courtoise au parcours suivant. Les uns apprennent aux autres la tenue militaire scientifique et sobre de gestes inutiles ; les autres, par l'exhibition de « jumpers » d'élite incitent les uns à chercher et à obtenir d'aussi bons résultats avec des chevaux inférieurs, tout au moins comme prix.

Un groupe de concurrents du Championnat du Cheval d'Armes.
Le capitaine Cavaille et les lieutenants Millet, Desmazières et Changy.

L'œuvre des concours hippiques On ne saurait trop insister, grâce aux Concours hippiques — même avec tout ce qu'ils ont de forcément artificiel — nos oficiers sont en équitation d'extérieur, supérieurs à leurs camarades des autres nations. Ceux d'entre nos lecteurs qui ont suivi les concours internationaux ne nous contrediront pas. Pas même les officiers anglais, malgré leurs mœurs nationales sportives, ne sont à la hauteur des nôtres. Seuls les officiers belges peuvent leur disputer la palme parce que les concours hippiques leur ont appris à se servir des chevaux irlandais avec lesquels ils sont remontés.

Il est cependant de mode, dans un certain milieu sportif, de mépriser un peu, pas trop, mais enfin un peu « l'équitation de concours hippique ». On a grand tort. Un cavalier militaire et un cheval qui se sont préparés au saut de concours, qui ont affronté ces épreuves publiques même sans établir de records sensationnels, ont, certes, obtenu, l'un, une haute dose de tact équestre, de sang-froid, de solidité, de « culot », d'esprit sportif, et l'autre, le cheval, un plein développement de ses muscles, de ses moyens de confiance en soi devant les plus grandes difficultés et enfin la reconnaissance des services extraordinaires qu'on peut lui demander en rase campagne. Il a obtenu enfin une sorte de sélection réduisant à néant des appréciations rétrogrades. Eh bien, tout cela se retrouve à l'extérieur sans aucun déchet. C'est aujourd'hui un fait acquis.

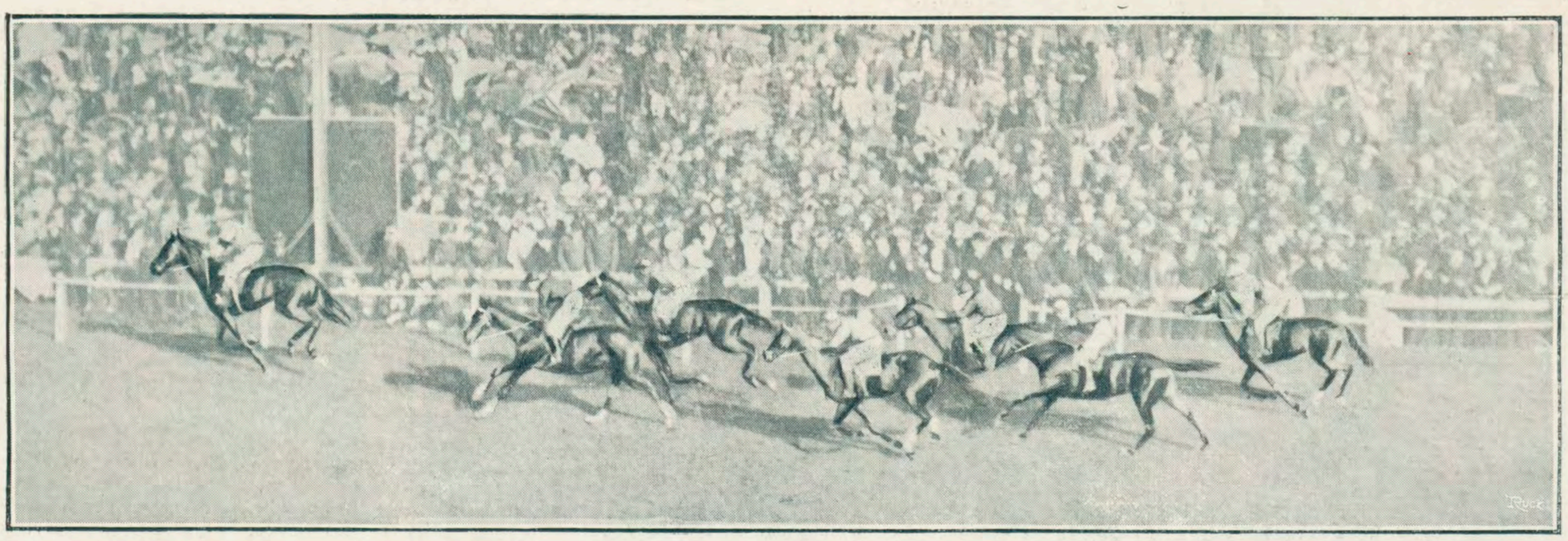
Un Champsavin, un Hætjens, un Bausil, un Reinach-Wœrth, un Daguilhon-Pujol et plusieurs autres synthétisent actuellement la pléïade brillante de nos cavaliers militaires de Concours et d'extérieur... De tels officiers, je vous le demande, eussent-ils rendu à l'armée plus de services s'ils eussent remplacé les heures consacrées au saut par des théories ou des chasses à cheval supplémentaires? ne se sont-ils pas rendus plus utiles? n'ont-ils pas contribué plus efficacement à diffuser cet esprit cavalier et sportif parmi leurs camarades, parmi leurs sous-officiers, dont beaucoup pourraient être les émules publics de leurs instructeurs, et même parmi la troupe si impressionnable par le bon exemple « père du prestige »?

De tels jeunes officiers n'ont-ils pas la meilleure influence sur plus d'un vieux « limite d'âge » qui s'est, soudain, remis à franchir gaiement un mètre de hauteur, en voyant son lieutenant tenter d'en sauter deux?

Puissions-nous donc ne jamais revoir ces notes. — (Elles ont existé) — dans le feuillet d'un officier : « Excellent officier, etc... mais perd beaucoup de son temps au Concours! » Un supérieur qui juge ainsi ses inférieurs, un bon ministre de la Guerre, devrait l'utiliser seulement au modeste service des étapes, après lui avoir fendu les deux oreilles.

Comte de Comminges.

LE PRIX HOCQUART A LONGCHAMP



Maintenon	*Saïtapharnès*	*Marly*	*Quinconce*	*Niort*
à M. W. K Vanderbilt.	à M. A. Merle.	a M. O. Smet.	au Comte Le Marois.	à M. Vagliano.
(Ransch).	(Ch. Childs.)	(Milton Henry.)	(Parfrement.)	(F. Hardy.)

L'arrivée du Prix Hocquart. (Poule des Produits, 30.000 fr., en outre, 4.000 fr. à l'éleveur; 2.400 m.).

Maintenon, le vainqueur, entraîné par W. Duke a été élevé par M. Gaston Dreyfus, auquel est revenue la prime de 4.000 fr. Le prix s'est élevé à 68.750 francs.

La journée de dimanche dernier, au Bois, voyait se disputer la première poule des produits, le Prix Hocquart. Le champ était nombreux, mais on peut dire que la qualité ne répondait guère à la quantité. Du lot, dont la moyenne ne dépassait guère celle d'un prix à réclamer, Maintenon s'est montré le meilleur. Il faut dire qu'il a été très bien monté par Ransch, qui a su prendre le départ d'une façon superbe. L'excellent jockey est, en ce moment, en pleine forme, et la casaque blanche, brassard noir, est dans une passe de veine.